

# BULETIN Senggara Fasiliti Jalan

JUN 2009 Suku Tahunan Bil. 6

JKR 20412-0011-09



## ADUAN KEROSAKAN JALAN

No. Talian 1800 88 5004 / 1300 888 557

e-mail aduan @ jkr . gov . my

sms JKR < aduan anda >  
dan hantar ke DAPAT / 32728

## Pengurusan Aduan di Bahagian Senggara Fasiliti Jalan

Jalan Beralun

Kriteria Penerimaan  
Projek Jalan

Feri Pengkalan Kubor

Pencahayaan Lampu di MRR2

Ops Sikap XIX

Sistem Pengurusan Aset Jalan



Bahagian Senggara Fasiliti Jalan, Ibu Pejabat JKR Malaysia, Kuala Lumpur

# BULETIN Senggara Fasiliti Jalan

JUN 2009 Suku Tahunan Bil. 6

JKR 20412-0011-09



## Pengurusan Aduan di Bahagian Senggara Fasiliti Jalan

Jalan Beralun  
Kriteria Penerimaan  
Projek Jalan  
Feri Pengkalan Kubor  
Pencahayaannya Lampu di MRR2  
Ops Sikap XIX  
Sistem Pengurusan Aset Jalan



Bahagian Senggara Fasiliti Jalan, Ibu Pejabat JKR Malaysia, Kuala Lumpur

## Sidang Redaksi

### Penasihat

Dato' Ir. Haji Hamizan Mohd Inzan

### Pengarang

Ir. Mohd Hizam Harun

### Penolong Pengarang

Fazleen Hanim Ahmad Kamar

Hanani Mohd Radzi

Arifah Ahamad Dusuki

BULETIN SENGGARA FASILITI JALAN ialah penerbitan suku tahunan Bahagian Senggara Fasiliti Jalan, Ibu Pejabat JKR Malaysia, Kuala Lumpur. Ia diedarkan secara percuma kepada semua pejabat JKR serta agensi-agensi kerajaan dan swasta yang berkaitan. Hak Cipta Terpelihara. Petikan dari Buletin ini boleh diterbitkan semula, kecuali bagi tujuan komersial, dengan syarat punca petikan dinyatakan. Sidang Redaksi mengalu-alukan sebarang ulasan dan cadangan bagi memberi penambahbaikan ke atas kualiti penerbitan ini dari semasa ke semasa.

## Kata-Kata Aluan



Dipanjatkan syukur ke hadrat Illahi kerana kita dapat bertemu sekali lagi dalam Buletin Senggara Fasiliti Jalan Edisi Jun 2009 ini.

Dalam edisi kali ini, saya ingin menarik perhatian tuan-tuan kepada isu permukaan jalan beralun. Sejak kebelakangan ini, tidak terlalu ketara jika saya katakan bahawa permukaan jalan beralun bukan merupakan satu pemandangan yang asing sebaik projek-projek jalan siap dibina. Kecacatan ini biasanya nampak jelas pada pandangan mata kasar pengguna jalan raya – tidak perlu bergantung pada peralatan yang canggih dan mahal untuk membuktikan bahawa permukaan jalan itu sememangnya beralun.

Permukaan jalan yang beralun ini bukan hanya memberi rasa tidak selesa kepada pengguna jalan raya ketika memandu tetapi ia juga boleh menyebabkan gegaran ke atas struktur-struktur bangunan di tepi jalan terbabit di samping boleh meningkatkan kos operasi kenderaan. Oleh itu, langkah yang sewajarnya perlu diambil bagi mengelak penerimaan projek-projek jalan yang siap dibina tetapi mempunyai pelbagai kecacatan khususnya permukaan jalan beralun. Sehubungan itu, satu kriteria penerimaan telah ditetapkan oleh KPKR melalui Surat Pekeliling ruj. (36) JKR.KPKR 020.050/03 klt 8 bertarikh 6 Mei 2009. Kriteria penerimaan ini seharusnya dipatuhi sepenuhnya sebelum jalan yang baru siap dibina dapat diterima oleh Cawangan Kejuruteraan Senggara bagi pengurusan penyenggaraan.

Selamat membaca Buletin Senggara Fasiliti Jalan edisi ini.

Sekian, terima kasih.

**DATO' Ir. HJ. HAMIZAN BIN MOHD INZAN**

Pengarah

Bahagian Senggara Fasiliti Jalan

Cawangan Kejuruteraan Senggara

Ibu Pejabat JKR Malaysia

## Isi Kandungan

- |           |   |           |   |
|-----------|---|-----------|---|
| <b>3</b>  | Pengurusan Aduan Di Bahagian Senggara Fasiliti Jalan                      | <b>24</b> | Laporan Pemeriksaan Pencahayaannya Lampu Yang Tidak Terang Di MRR2                          |
| <b>8</b>  | Pujian Awam   |           | Latihan Kecemasan & Kebakaran Feri Sri Tanjung JKR Feri Pengkalan Kubor Kelantan Darul Naim |
| <b>16</b> | Jalan Beralun: Apa Kata JKR/SPI?  | <b>26</b> |   |
| <b>21</b> | Bengkel Penyediaan Piagam Pelanggan, SOP & Format Laporan Di Port Dickson | <b>29</b> | OPS SIKAP XIX: Statistik Kemalangan   |
| <b>22</b> | Kriteria Penerimaan   | <b>30</b> | Sistem Pengurusan Aset Jalan (RAMS/HDM-4)   |



# PENGURUSAN ADUAN DI BAHAGIAN SENGGARA FASILITI JALAN

oleh **Unit Korporat**



## Pendahuluan

**A**duan kebiasaannya terhasil apabila kehendak pelanggan tidak dipenuhi. Aduan membuktikan bahawa adanya jurang di antara yang dijanjikan kepada pelanggan (apa yang pelanggan harapkan) dan apa yang telah diberi kepada mereka. Sistem pengurusan aduan yang efektif, mesra pelanggan dan efisien adalah kunci penting dalam memberi perkhidmatan terbaik kepada pelanggan.

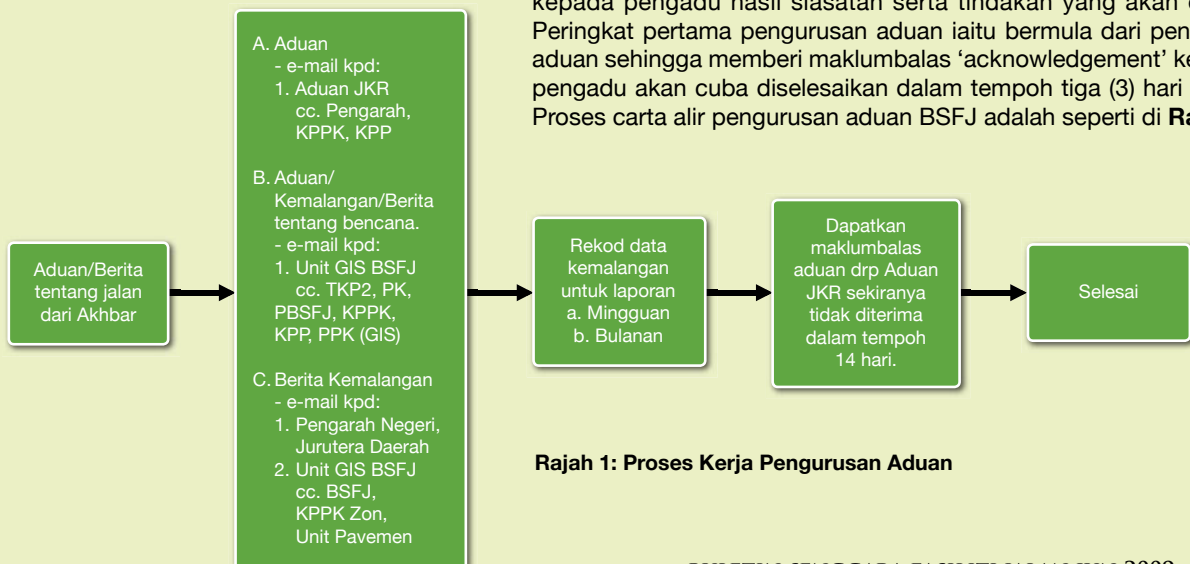
Dalam usaha untuk memberikan perkhidmatan yang terbaik kepada pengguna jalan raya atau Pelanggan, Bahagian Senggara Fasiliti Jalan (BSFJ) mengamalkan sistem dan piawai pengurusan dan penyenggaraan aset fasiliti jalan yang menyeluruh dan sistematik.

## Kaedah Pengurusan Aduan di BSFJ

Di dalam struktur organisasi BSFJ, satu seksyen khusus telah diwujudkan untuk mengumpul dan mengendalikan semua aduan yang berkaitan dengan jalan dan fasiliti jalan menerusi akhbar, telefon, faks, surat kabar dan sebagainya. Di dalam penerimaan aduan BSFJ mempraktikkan sikap 'No Wrong Door Policy'. Oleh yang demikian, semua aduan yang dibuat akan diterima tanpa mengira ianya di luar bidang kuasa atau sebagainya.

Aduan-aduan ini akan direkod sebelum dihantar ke One Call Centre JKR (ADUAN JKR) untuk pengedaran kepada pihak yang bertanggungjawab di JKR Negeri dan JKR Daerah.

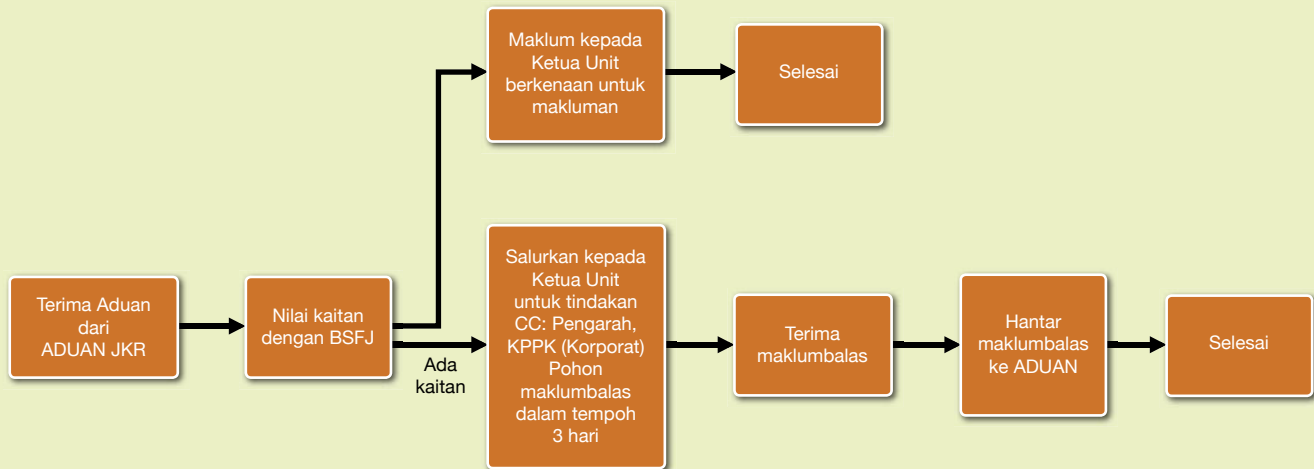
JKR Negeri dan JKR Daerah yang berkaitan akan menyiasat aduan tersebut dan akan memberi maklumbalas kepada One Call Centre beserta tindakan yang akan diambil. Aduan yang di luar bidang kuasa JKR akan disalurkan kepada pihak yang berkenaan untuk tindakan selanjutnya. Seterusnya One Call Centre akan memaklumkan kepada pelanggan hasil siasatan serta tindakan yang akan diambil. Peringkat pertama pengurusan aduan iaitu bermula dari penerimaan aduan sehingga memberi maklumbalas 'acknowledgement' kepada si pengadu akan cuba diselesaikan dalam tempoh tiga (3) hari bekerja. Proses carta alir pengurusan aduan BSFJ adalah seperti di **Rajah 1**.



**Rajah 1: Proses Kerja Pengurusan Aduan**

# PENGURUSAN ADUAN

Selain sebagai sumber aduan kepada One Call Centre, BSFJ juga menerima aduan daripada One Call Centre. Aduan ini meliputi aduan dari panggilan telefon (1 300 888 557), email (aduan@jkr.gov.my) dan sms (DAPAT). Bagi aduan yang memerlukan maklumbalas dan tindakan terus dari BSFJ, proses carta alir kerja adalah seperti ditunjukkan di **Rajah 2**.

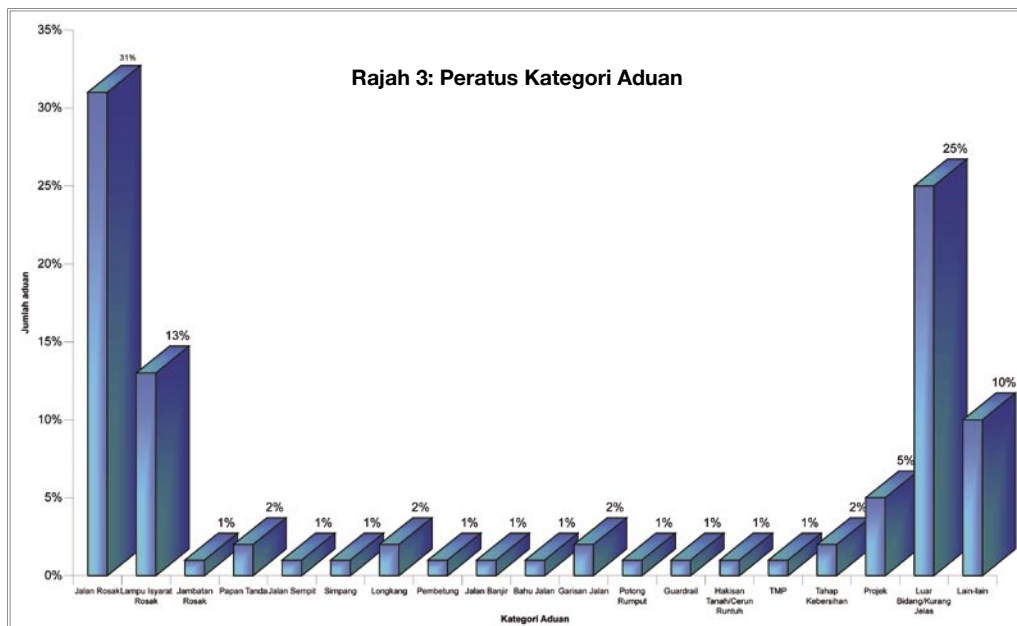


**Rajah 2: Proses Kerja Aduan Dari Aduan JKR**

## Analisa Aduan Pada Tahun 2008

### Taburan Kategori Aduan

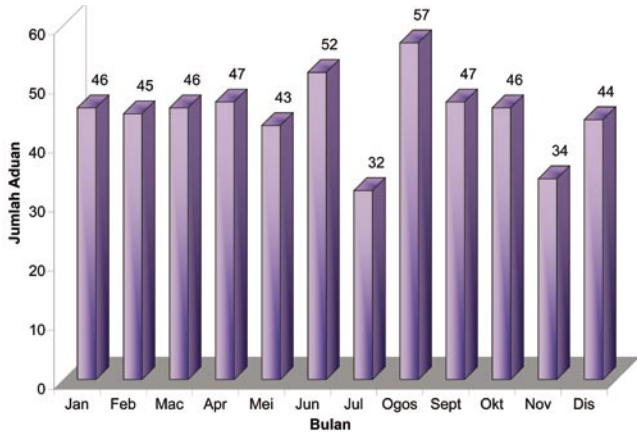
Aduan-aduan yang diterima daripada pengadu dipecahkan kepada 19 kategori aduan seperti **Rajah 3** di bawah. Nilai tertinggi bagi taburan aduan berdasarkan kategori adalah sebanyak 31% iaitu kategori jalan rosak. Kebanyakan aduan ini adalah mengenai kewujudan lubang (potholes), jalan tidak berturap, kerosakan turapan dan cadangan agar jalan dinaiktaraf. Kategori kedua terbesar adalah lampu isyarat rosak sebanyak 13% diikuti dengan aduan mengenai projek jalan sebanyak 5%. Kategori-kategori aduan yang kurang menerima aduan adalah jambatan, jalan sempit, simpang, pembetulan, jalan banjir, bahu jalan, garisan jalan, potong rumput, guardrail, hakisan tanah/cerun runtuh dan Traffic Management Plan (TMP) dengan peratusan aduan setiap satu sebanyak 1% sahaja.



Berdasarkan kepada pecahan ini, dapat disimpulkan perkara utama yang menjadi perhatian pengguna jalan raya adalah keselamatan dan keselesaan yang mereka hadapi sewaktu menggunakan jalan tersebut. Permukaan jalan yang berlubang dan rosak boleh menyebabkan kemalangan atau mendatangkan kerosakan kepada kenderaan mereka. Di samping itu, keselesaan dan kelancaran pemanduan turut terganggu.

Pengguna jalan raya juga tidak selesa terhadap kerosakan lampu isyarat. Ini kerana ia menimbulkan keadaan yang tidak teratur di persimpangan dan boleh menyebabkan kemalangan atau perbalahan.

**Rajah 4: Jumlah Aduan Mengikut Bulan**



## Taburan Aduan Mengikut Bulan

Sebanyak 539 aduan pelanggan telah diterima sepanjang tempoh Januari – Disember 2008. Pecahan jumlah aduan yang diterima mengikut bulan adalah seperti di **Rajah 4**.

Secara purata bilangan aduan yang diterima setiap bulan sepanjang tempoh Januari – Disember 2008 adalah 45 aduan. **Rajah 4** menunjukkan jumlah aduan tidak banyak berubah mengikut bulan, walaupun terdapat angka ekstrem bagi bulan Julai (minimum) dan Ogos (maksimum).

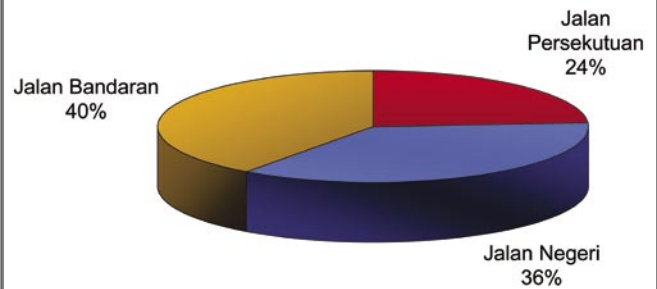
## Taburan Aduan Mengikut Jenis Jalan

Perbandingan taburan aduan mengikut jenis jalan adalah seperti di **Rajah 5**.

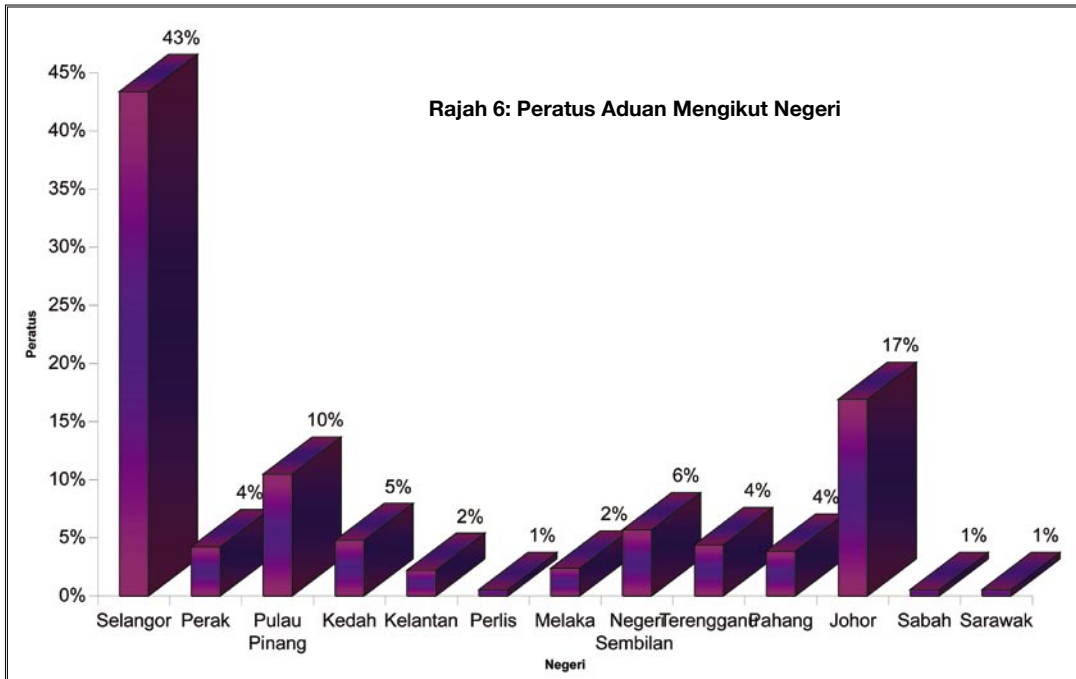
Di dalam pengurusan aduan, jalan dibahagikan kepada tiga kategori utama iaitu Jalan Persekutuan, Jalan Negeri dan Jalan Bandaran. JKR bertanggungjawab menyelia Jalan Persekutuan dan Jalan Negeri manakala Jalan Bandaran adalah di bawah Pihak Berkuasa Tempatan.

Berdasarkan aduan yang diterima, nilai tertinggi sebanyak 40% adalah dari Jalan Bandaran diikuti Jalan Negeri sebanyak 36% dan seterusnya 24% bagi Jalan Persekutuan. Jalan Bandaran dan Jalan Negeri merupakan jalan yang lebih banyak menerima aduan kerosakan berkemungkinan kerana panjang jalan Negeri dan Bandaran adalah jauh lebih besar daripada Jalan Persekutuan iaitu nisbah 6:1, menurut statistik jalan 2007.

**Rajah 5: Peratus Aduan Mengikut Jenis Jalan**



**Rajah 6: Peratus Aduan Mengikut Negeri**



## Taburan Aduan Mengikut Negeri

Aduan yang diterima oleh JKR meliputi aduan seluruh negeri di Malaysia. Pecahan bilangan aduan yang diterima berdasarkan negeri pada 2008 adalah seperti **Rajah 6** di bawah.



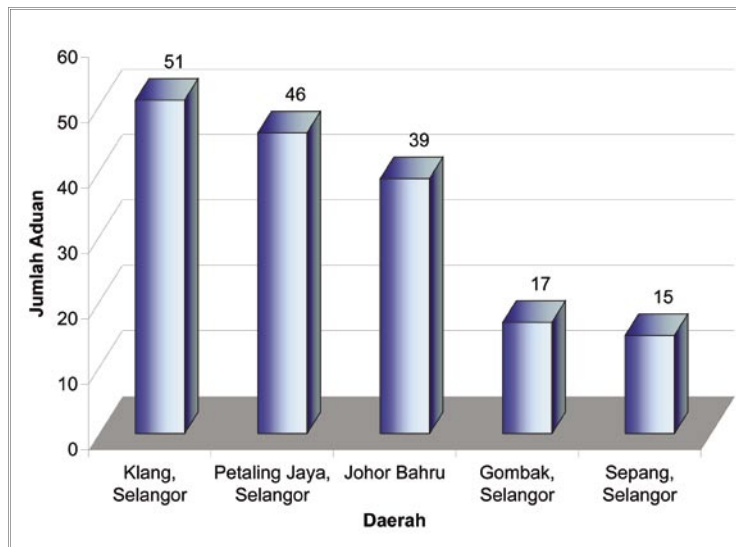
Selangor mencatatkan peratus aduan tertinggi iaitu sebanyak 43% daripada aduan diterima, diikuti 17% bagi Johor. Peratusan terendah sebanyak 1% adalah bagi Perlis, Sabah dan Sarawak. Peratus aduan yang tinggi di negeri-negeri maju seperti Selangor, Johor dan Pulau Pinang berkemungkinan disebabkan oleh beberapa faktor seperti kepadatan penduduk, nisbah kenderaan/km jalan yang lebih tinggi, tahap ekspektasi, beban trafik di daerah berkenaan mungkin menyumbang kepada bilangan aduan yang tinggi. Namun tidak dinafikan kepentingan daerah tersebut sebagai pusat perkembangan industri memberi impak yang besar kepada pengguna sekiranya penyenggaraan tidak dilakukan dengan kadar segera.

## Taburan Aduan Tertinggi Mengikut Daerah

**Rajah 7** menunjukkan lima daerah yang mencatatkan aduan tertinggi pada tahun 2008.

Faktor-faktor seperti kepadatan penduduk, nisbah kenderaan/km panjang jalan yang lebih tinggi, tahap ekspektasi, beban trafik di daerah berkenaan mungkin menyumbang kepada bilangan aduan yang tinggi. Namun tidak dinafikan kepentingan daerah tersebut sebagai pusat perkembangan industri memberi impak yang besar kepada pengguna sekiranya penyenggaraan tidak dilakukan dengan kadar segera.

**Rajah 7: Lima Daerah Tertinggi Aduan**



## Purata Tempoh Selesai Mengikut Lima Kategori Aduan Terpilih

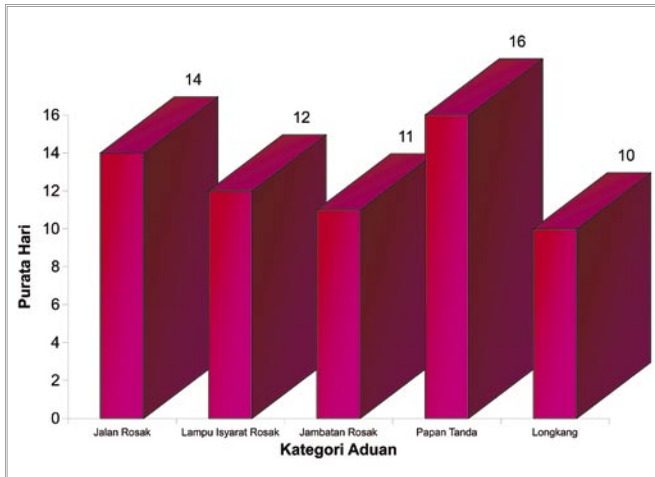
**Rajah 8** menunjukkan purata tempoh selesai mengikut lima kategori aduan terpilih pada tahun 2008. Nilai purata ini adalah tempoh dari tarikh terima aduan sehingga tarikh selesai aduan.

Di dalam pengurusan aduan JKR, sesuatu aduan itu dianggap selesai apabila:

- Pembaikan telah sempurna dijalankan bagi kerosakan-kerosakan kecil yang boleh dilaksanakan tanpa memerlukan peruntukan tambahan.
- Permohonan peruntukan telah dibuat kepada pihak yang lebih tinggi seperti Kementerian Kerja Raya untuk kerosakan yang memerlukan peruntukan besar.
- Makluman kepada pihak yang bertanggungjawab sekiranya aduan itu mengenai perkara yang di luar bidang JKR.
- JKR sedia maklum akan keperluan naiktaraf jalan seperti dipohon dan terdapat perancangan untuk melaksanakannya pada masa hadapan.
- Aduan yang dibuat tidak praktikal.

dan pengadu dimaklumkan secara e-mail atau maklumbalas dihantar ke akhbar untuk disiarkan.



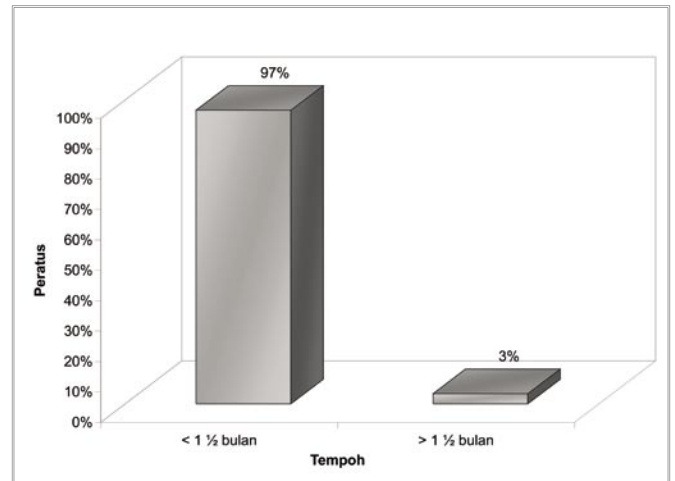


**Rajah 8:**  
Purata Tempoh Selesai Mengikut 5 Kategori Aduan Terpilih

## Peratus Aduan Selesai Mengikut Panduan SPK

Berdasarkan kepada Sistem Pengurusan Kualiti (SPK) JKR, semua aduan di bawah tanggungjawab JKR perlu ditutup dalam masa kurang dari satu setengah bulan dari tarikh aduan diterima.

Untuk aduan yang diterima sepanjang tahun 2008, peratus penutupan kes aduan yang selesai adalah seperti di **Rajah 9**. Ia menunjukkan 97% aduan dapat ditutup dalam masa yang ditetapkan manakala baki 3% ditutup melebihi tempoh satu setengah bulan. Kebanyakan aduan yang dapat diselesaikan dalam tempoh merupakan aduan yang mampu diambil tindakan segera berdasarkan ianya mudah dilaksanakan serta tidak memerlukan peruntukan yang besar. Begitu juga untuk aduan yang tidak melibatkan input dari jabatan luar JKR atau memerlukan peruntukan dari luar seperti kerosakan yang didatangkan oleh kontraktor pihak ketiga.



**Rajah 9:** Peratus Tempoh Aduan Selesai



## Kesimpulan

Secara keseluruhannya, pada tahun 2008, BSFJ telah dapat menyelesaikan semua aduan yang diterima. Seterusnya BSFJ juga telah menjadikan aduan sebagai salah satu input penting dalam merancang kerja-kerja senggaraan fasiliti jalan dan kaedah pelaksanaannya.

BSFJ sedia maklum bahawa orang ramai kini lebih bersikap prihatin dan peka terhadap perkhidmatan yang diberikan kerana mereka mengutamakan perkhidmatan yang berkualiti. Oleh yang demikian, BSFJ mengalu-alukan sebarang bentuk aduan demi meningkatkan lagi keselamatan dan keselesaan fasiliti jalan kepada pengguna jalan raya. Pada asasnya tidak ada organisasi perkhidmatan yang dapat mencapai kejayaan tanpa membina hubungan baik dengan pelanggan. Dengan cara menyelesaikan aduan, JKR akan dapat meningkatkan kepuasan pelanggan dengan memahami kehendak pelanggan yang menggunakan fasiliti jalan. Walau bagaimanapun, dalam melaksanakan hasrat ini, peruntukan yang mencukupi amat diperlukan agar semua aduan dapat diselesaikan dengan segera.



## Terima Kasih JKR

Tuan/Puan

Berikut adalah Cadangan/Aduan/Ulasan Tuan/Puan untuk JKR MALAYSIA:

Nama : Joey Lim  
Jenis Aduan : Ulasan dan Cadangan/Suggestion  
Kategori Aduan : Jalan/Road  
Negeri : Selangor  
Daerah : Hulu Selangor  
Lokasi : Persiaran Suria

Cadangan/Aduan/Ulasan:

Saya di sini Ingin berterima Kasih Kepada JKR kerana membantu pengguna untuk menyampaikan mssg kepada pihak MBPJ untuk membaiki jalan raya persiaran suria yang terletak di bahagian Sunway Damansara. Sebagai rakyat Malaysia patut berasa bangga kerana mempunyai kerajaan yang baik dan saling tolong menolong sesama lain. Terima Kasih Kepada JKR. All the best to ur for the coming future. Gambatte & I always support Ur.

From: Miss Joey

## Syabas ! Tahniah !



Rujukan gambar diambil pada 100409, 9.20am.

Nota: Gambar dihantar oleh Pengadu

Tuan,

Ribuan Terima Kasih !

Syabas dan Tahniah kepada Pegawai Yang Bertugas. Bersama-sama kita membina sebuah Masyarakat Kesejahteraan dan Penyayang diNegara Malaysia.

Berkhidmat Untuk Rakyat. Negara Kita Tanggungjawab Kita.

From: Yeo

## Harian Metro, 9 Mei 2009

HARIAN METRO 09 MEI 2009

LAPOR

TERIMA kasih kepada MPAJ dan JKR yang sudah menurap jalan Pandan Mewah. - **SYASH [IMB28419]**

## Jalan Rosak/Berlubang Di Diamond Valley Industrial Park, Permatang Damar Laut

Hi Tuan-tuan & Puan-puan,

We wish to express our sincerity of appreciation for the road repair job done at Diamond Valley Linatng 6,8 and 10, attached report of some photos of BEFORE and AFTER for comparison.

Again, thanks for your cooperation and help. Thank you Dato also..

“Together We Create A Better Tomorrow”

Regards:

Eric Tan

Micropex Technology SDN. BHD.

24, Lintang Beringin 10,  
Diamond Valley Industrial Park,  
Permatang Damar Laut,  
11960 Penang,



**Before**

- Lubang besar yang mengakibatkan kemalangan
- Susah untuk motosikal dan kereta melintas



**After**

- Lubang diperbaiki dan memuaskan
- Senang bagi trafik dan tidak membahayakan lagi



**Before**

- Jalan tidak rata dan berkumpul air apabila hujan



**After**

- Jalan rata dan tidak berkumpul air lagi

Nota: Gambar dihantar oleh Pengadu

## Maklumbalas JKR Pulau Pinang

Salam Sejahtera,  
Tuan/Puan,

Merujuk kepada perkara diatas, terima kasih diatas aduan tuan/puan. Berikut adalah maklumbalas yang pihak kami terima dari JKR Pulau Pinang dan maklumbalas ini juga telah dialamatkan kepada tuan/puan.

“Kerosakan tersebut adalah melibatkan kerja kerja utiliti. JKRDBD akan memajukan sesalanan aduan kepada pihak



TNB untuk tindakan selanjutnya.  
Sekian, terima kasih.

Mohd Afzan Hafiz Bin Mohd Ali  
Unit Komunikasi Korporat  
Bahagian Pengurusan Korporat  
JKR Pulau Pinang.”

Sehubungan itu pihak kami mengucapkan terima kasih di atas keperihatinan tuan/puan memajukan aduan tersebut kepada kami.  
Sekian terima kasih.

S.K.Bogaraja  
Juruteknik Awam Kanan  
b/p Ketua Bahagian Komunikasi Korporat

## Maklumbalas Ibu Pejabat JKR

Salam Sejahtera,  
Tuan/Puan,

Merujuk kepada aduan tuan/puan menerusi emel pada 16/4/2009 berhubung dengan perkara diatas. Adalah dimaklumkan bahawa, aduan tuan/puan telah dimaklumkan kepada unit tindakan kami untuk menyiasat dan mengambil tindakan. Pihak kami akan memaklumkan kepada tuan/puan hasil siasatan/tindakan setelah diperolehi daripada unit tindakan kami.  
Sekian, terima kasih.

Ramli Ishak  
Pen. Pengarah (Awam)  
b/p Ketua Bahagian Komunikasi Korporat

## Maklumbalas Pengadu

Tuan-tuan dan puan-puan,

Kindly acknowledge for the above mention complain and hope to get your understanding and immediate action. Pls do not hesitate to call me if you need further information. Thanks for you support.

Regards: Eric Tan

## Maklumbalas MPPP

Tuan,

Saya dengan hormatnya diarah merujuk kepada tuan mengenai perkara tersebut di atas.

2. Dimaklumkan bahawa Majlis telah menerima aduan melalui laman web daripada Encik Eric Tan Leng Leng dari 24 Lintang Beringin 10, Diamond Valley Industrial Park, Permatang Damar Laut, 11960 Bayan Lepas, Pulau Pinang (emel : erictan@micropex.com) berhubung masalah jalan berlubang di kawasan Diamond Valley Industrial Park, Permatang Damar Laut, Lintang Beringin 10, 11960 Pulau Pinang (gambar dikepikan).
3. Memandangkan aduan ini adalah di luar bidangkuasa Majlis, maka pihak Majlis telah merujuk perkara ini kepada pihak Jabatan Kerja Raya Daerah Barat Daya (Tel: 8669040) melalui surat pada 14.04.2009 rujukan: JK(J)36/94Jld8bil1923 untuk tindakan selanjutnya.
4. Sila maklum kepada pengadu setelah siasatan dan tindakan diambil demi kepentingan pelanggan.

Sekian, terima kasih.

“BERKHIDMAT UNTUK NEGARA”  
“KECEMERLANGAN BUDAYA KITA”

Bahagian Perhubungan Awam,  
Jabatan Khidmat Pengurusan,  
Majlis Perbandaran Pulau Pinang.

## Maklumbalas MPPP

Encik Tan Leng Leng  
24, Lintang Beringin 10,  
Diamond Valley Industrial Park, Permatang Damar Laut,  
11960 Bayan Lepas, Pulau Pinang

Y.B/Y.Bhg. Dato’/Tuan/Puan

PER: Jalan Rosak/berlubang di Diamond Valley Industrial Park, Permatang Damar Laut

Adalah saya diarah memaklumkan bahawa aduan Y.B/Y.Bhg. Dato’/Tuan/Puan melalui laman web bertarikh 14042009 telah diakui terima dan di dalam perhatian Majlis.  
2. Majlis akan menjalankan siasatan dan keputusannya akan dimaklumkan kepada Y.B/Y.Bhg. Dato’/Tuan/Puan.  
Sekian, terima kasih.

“BERKHIDMAT UNTUK NEGARA”  
“KECEMERLANGAN BUDAYA KITA”

Bahagian Perhubungan Awam  
Jabatan Khidmat Pengurusan  
Majlis Perbandaran Pulau Pinang

## Aduan

Dear Tuan/Puan,

Attached some photo taken yesterday for your references. If raining day, we totally can't see the holes, and it really make accident for motorcyclist.

Second, when we bring oversea customer for factory visit, it really spoil the image of our facilities. Hope you can action as soon as possible.  
Thanks.

Regards: Eric Tan

## Baik Pulih Jalan Di Pekan Kupang Lama

Salam/salam sejahtera,

Di sini saya ingin memaklumkan bahawa kerja-kerja baik pulih di jalan berhadapan Farmasi Kupang telah dilakukan dengan sempurna. Saya mengucapkan jutaan terima kasih kepada pihak JKR kerana cepat dan cekap menunaikan aduan pengguna. Sekian,

Wan Nawawi,  
Baling. Kedah.

## Maklumbalas Ibu Pejabat JKR

Salam Sejahtera,  
Tuan/Puan,

Lanjutan emel tuan terdahulu merujuk kepada perkara di atas. Adalah dimaklumkan bahawa pihak Pejabat JKR Baling telah menjalankan kerja-kerja pembaikan pada 5/1/2009.

Sila maklumkan kepada kami dalam tempoh tujuh (7) hari dari tarikh emel ini sekiranya perkhidmatan yang kami berikan telah membantu menyelesaikan aduan tuan. Sekiranya perkhidmatan kami masih tidak menyelesaikan aduan tuan, sila maklumkan kepada pihak kami untuk tindakan susulan.

Pihak Aduan JKR beranggapan aduan ini telah selesai jika tidak menerima maklumbalas lanjut dari pihak tuan.

Sehubungan itu pihak kami mengucapkan terima kasih di atas keperihatinan tuan/puan memajukan aduan tersebut kepada kami.

Sekian, terima kasih.

S.K.Bogaraja  
Juruteknik Awam Kanan (No. Tel: 03- 2696 7664)  
b/p Ketua Unit Komunikasi Korporat

## Kesas Highway

Kepada JKR,

**Thank you for your fast response in escalating this matter to the right department. I really appreciate your good service.**

Kepada DBKL,

**I understand if you said that this matter is out of your control. But your department supposes to provide services to public. If you think it is out of your control why don't you suggest or advice me who or which department I need to pass this issue rather than just washing your hand and reply to me that this matter is out of your control. Please be more wise and proactive to public needs and solution.**

Regards: Veni

## Maklumbalas

Tuan,

Merujuk kepada emel aduan dari B Veni pada 7/3/08, adalah dimaklumkan bahawa alamat emel beliau ialah seperti berikut:

veni\_balasundram@kellyservices.com.my .

Maklumbalas tuan boleh dimajukan terus kepada alamat emel beliau dan sesalinan untuk rekod kami.

Sekian, terima kasih.

## Maklumbalas

Tuan,

Dimaklumkan bahawa Jabatan ini telah menerima salinan aduan daripada B Veni menerusi emel mengenai

perkara di atas. Memandangkan aduan tersebut terletak diluar bidang kuasa pihak Jabatan Kerja Raya, maka adalah ianya dirujuk untuk perhatian dan tindakan tuan sewajarnya.

Dipohon supaya maklumbalas diberikan terus kepada pengadu dan disalinkan kepada aduan@jkr.gov.my untuk rekod kami.

Bersama-sama ini dilampirkan sesalinan emel pengadu untuk rujukan tuan.

Sekian, terima kasih.

Dato' Sri Prof. Ir. Dr. Judin Abdul Karim

## Aduan

Saya ingin mengadu yang kereta saya telah dilanggar oleh palang toll di lebura Kesas pada 3/3/08. Kereta saya mengalami kerosakan. Saya mengadu dengan kakitangan in boot toll E19 menanyakan bagaimana palang boleh turun selapas saya bayar and lampu hijau menyala. Beliau kata dia tidak tahu. Saya menyuruh dia panggil kakitangan Kesas untuk mengambil aduan saya. En. Ridzhar telah mengambil aduan saya dan mengambil gambar kereta saya. Beliau kata saya kena buat laporan polis and kakitangan kesas akan menghubungi saya. Tapi sampai hari ini tiada sesiapa dari Kesas telefon saya.

Saya telah buat laporan polis and telah membawa kereta saya ke bengkel kereta untuk membaiki kereta saya. Yang saya marah ialah, macam mana palang toll boleh jatuh. Saya masih menyimpan resit toll yang saya bayar. Macam mana Kesas Management buat kerja. Sebab kelalaian Kesas Management, kepala saya pening untuk keseluruhan hari itu. Saya kena membuang masa untuk pergi ke balai polis untuk membuat laporan polis. Saya kena membuang masa saya untuk bawa kereta saya ke bengkel kereta. Dan sekarang saya kena mengambil masa saya untuk taip surat ini. Macam mana Kesas Management buat kerja ni. Cakap akan telefon, tapi sampai sekarang tak telefon.

Saya harap Kesas Management akan menghubungi saya dalam masa 24hrs, kalau tak, saya akan escalate this to different govt department and to media. Number aduan saya ialah D NO: 0306

Sekian

Veni Bala

## Banjir Depan Klinik Kesihatan Wakaf Bharu

**Berbanyak-banyak terima kasih atas kesudian pihak tuan menyiasat perkara tersebut. Semoga masalah ini dapat diatasi dengan jayanya. Sekian**

Mohd Amin

## Maklumbalas Ibu Pejabat JKR

Salam Sejahtera,  
Tuan,

Lanjutan emel tuan terdahulu, berikut adalah maklumbalas yang aduan JKR terima daripada Bahagian Pengurusan Korporat, JKR Kelantan.

“Sukacita dimaklumkan bahawa JKR Jajahan Tumpat telah membuat siasatan dan didapati tiada pembentung/saluran yang sempurna di kawasan takungan air. Walaubagaimana cadangan naiktaraf longkang tersebut telah dimasukkan dalam cadangan 2009 (program preemptive 2009, program membarumuka jalan 2009). Sehubungan dengan ini jabatan telah melantik kontraktor untuk membuat saluran air sementara (melibatkan kos yang mininum memandangkan peruntukan penghujung 2008 adalah terhad) bagi mengelakkan daripada berlakunya takungan air pada permukaan jalan.”

Pihak tuan boleh hubungi Aduan JKR Kelantan, Bahagian Pengurusan Korporat Negeri Kelantan, Tingkat 2 Blok A, Ibu Pejabat JKR Kelantan, Phone: 097455902 Fax: 097447877 Emel: AduanJKRKelantan@jkr.gov.my Atau En. Wee Eng Kun di Bahagian Pengurusan Korporat Negeri Kelantan melalui no telefon Pejabat: 097455823

Sehubungan itu pihak kami mengucapkan terima kasih di atas keperihatinan tuan memajukan aduan tersebut kepada kami.

Sekian, terima kasih.

S.K.Bogaraja  
Juruteknik Awam Kanan (No. Tel: 03 2696 7664)  
b/p Ketua Unit Komunikasi Korporat

## Mendapan Di Jalan Masuk Ke Bandar Pulai Jaya

Terima kasih dan saya amat hargai tindakan pantas tuan memberi jawapan segera kepada aduan saya. Saya juga tidak bermaksud untuk menunjukan aduan/ketidakpuasan saya itu kepada pihak JKR tetapi lebih kepada pihak MDKB sebenarnya.

Dalam hal ini, saya sememangnya faham bahawa penjelasan yang telah tuan berikan sebelum ini memang saya faham. Syabas dan terima kasih di atas respons segera pihak JKR khususnya. Saya kagum dan saya amat menghargai cara kerja pihak tuan/JKR.

Terima kasih.

## Maklumbalas Ibu Pejabat JKR

Tuan,

Merujuk kepada maklumbalas kami pada 5/2/09 (sila rujuk lampiran) adalah dimaklumkan sekali lagi bahawa lokasi jalan mendap tersebut di luar bidang kuasa Jabatan Kerja Raya. Walaubagaimanapun pihak JKR Kinta telah memanjangkan aduan tuan kepada pihak MDKB (Majlis Daerah Kinta Barat) pada 5.2.09 melalui surat 10.001. JD. Kta.015 Jld.9 (79) kepada pihak MDKB.

Sehubungan itu, pihak tuan boleh menghubungi MDKB melalui saluran berikut untuk maklumbalas lanjut:

Emel aduan: aduan@mdkb.gov.my

Tel: 05-363 2020

Fax: 05-366 5930

Atau layari laman web <http://www.mdkb.gov.my/> untuk maklumat lanjut.

Sekian, harap maklum.

Urusetia Aduan JKR  
Bahagian Komunikasi Korporat

## Maklumbalas Pengadu

Tuan,

Dengan rasa yang amat dukacita, saya dapati aduan saya mengenai mendapan tersebut tidak dibaiki. Mungkin pada pendapat dan pandangan pihak berkenaan kerosakan itu kecil. Tetapi ini juga salah satu penilaian saya terhadap perkhidmatan pihak JKR atau MDKB. Lanjutan ini juga, saya juga dapat menilai khidmat wakil-wakil rakyat yang telah saya pilih.

Pastinya juga mencerminkan pihak berkenaan. Yang menariknya apabila orang-orang besar, orang-orang kenamaan akan melalui jalan tersebut, walaupun kerosakannya kecil, tetapi tetap dibaiki. Inilah ampu dan bodek namanya. Bagi orang bawahan, rakyat biasa, sememangnya layanan seperti ini diberikan.

Terima kasih.

## Maklumbalas Ibu Pejabat JKR

Salam,  
Tuan,

Dengan hormatnya merujuk kepada perkara di atas, berikut disertakan maklumbalas dari En. Balamurugan (JKR Perak) mengenai kemusykilan tuan pada 7/2/2009 lalu.

Untuk keterangan lanjut, pihak tuan boleh hubungi En. Balamurugan ditalian 05-5227811 atau emel <GBala@jkr.gov.my>.

Diharap pihak tuan jelas dengan penjelasan yang diberi.

Sekian, terima kasih.

Urusetia Aduan JKR  
Bahagian Komunikasi Korporat

## Maklumbalas JKR Perak

Salam Sejahtera...

Sebagai makluman pihak tuan, selama ini, pejabat ini telah menerima 2 bilangan E-mail berkaitan dengan aduan tersebut. Berdasarkan kepada rekod pejabat ini E-mail pertama telah dipanjangkan oleh pengadu kepada pihak JKR pada 29.1.09, manakala E-Mail kedua pula telah diterima pada 3.2.09.

Sebagai makluman pihak tuan, kemusykilan yang dihadapi oleh pengadu terhadap jawapan pihak JKR untuk soalan beliau, telah diberikan penjelasan yang sewajarnya melalui maklumbalas E-mail kedua. Berikut disenaraikan soalan daripada pengadu serta maklumbalas tersebut untuk makluman pihak tuan.



## SOALAN:

Garis berkembar sepanjang jalan antara lampu trafik ke Cameron Highland/Batu Gajah/Ipoh/Lumut) menghala ke Tol Simpang Pulai

## JAWAPAN:

Garis Kembar (Double Lane) ini diadakan di lokasi tersebut demi keselamatan pengguna-pengguna jalanraya. Sebagai makluman pihak tuan, persimpangan sediada di laluan 1 (FT 001) adalah simpang tanpa izin (illegal junction) dan tidak selamat. Simpang utama ke Bandar Pulai Jaya & Kg. Serdang Permai adalah di laluan Lahat-Simpang Pulai (FT 3150), di mana simpang ini adalah simpang yang selamat serta memenuhi segala syarat keselamatan yang ditetapkan dalam Arahan Teknik Jalan 11/87. Kedudukan persimpangan ini pula adalah tidak jauh iaitu lebih kurang 150m dari simpangan lampu isyarat Simpang Pulai-Pos Slim (FT 001), dan adalah wajar dan selamat menggunakan kemudahan simpang di FT 3150 berbanding dengan simpang di laluan FT 001.

Pejabat ini ingin mengambil kesempatan ini untuk merakamkan ucapan ribuan terima kasih terhadap keperihatinan pihak pengadu terhadap keselesaan serta keselamatan pengguna-pengguna jalanraya. Sekian Terima Kasih....

## Maklumbalas Ibu Pejabat JKR

Salam Sejahtera,  
Tuan/Puan,

Merujuk kepada perkara diatas, dimajukan emel daripada Pengadu untuk perhatian dan tindakan segera pihak tuan. Sekian, terima kasih.

S.K.Bogaraja  
Juruteknik Awam Kanan (No. Tel: 03- 2696 7664)  
b/p Ketua Unit Komunikasi Korporat

## Maklumbalas Pengadu

Salam sejahtera,

Tuan/puan, Saya ingin merujuk dan memberi penjelasan tentang kemusykilandan jawapan yang diberikan sebelum ini. Sila rujuk aduan/jawapan tersebut seperti di bawah.

### ADUAN 2:

Kenapa garisan jalan masuk ke Bandar Pulai Jaya daripada Jalan Raja Dr Nazrin Shah telah tukarkan kepada garisan berkembar sedangkan sebelum ini simpang tersebut mempunyai garisan putus? Apakah rasionalnya?

### JAWAPAN 2:

Pejabat ini telah mengkaji semua jenis garisan di persimpangan tersebut di atas laluan utama iaitu Jalan Lahat-Simpang Pulai (FT 3150), dan mendapati semua jenis garisan sediada adalah sesuai dan berpandukan kepada Arahan Teknik Rekabentuk Simpang (11/87). Walau bagaimanapun pejabat ini akan melaksanakan kerja-kerja menggariskan balik garisan jalan yang pudar serta memasang perabot jalan yang sesuai untuk menambahkan balik ciri-ciri keselamatan simpang ini selepas memperolehi peruntukan daripada ibu pejabat.

\*KEMUSYKILAN\* - Soalan/kemusykilan saya

\*bukanlah\* pada Jalan Lahat-Simpang Pulai tetapi jalan antara

\*Lampu Trafik Persimpangan Cameron Highland-Tol Simpang

Pulai\*(atau Jalan Raja Dr Nazrin Shah) BUKAN Jalan Lahat-Simpang Pulai.

Sepanjang jalan antara Lampu Trafik Persimpangan Cameron Highland-Tol Simpang Pulai (Jalan Raja Dr Nazrin Shah) telah ditandakan dengan garisan berkembar. Sebelum diturap semula baru-baru ini, garisan putus-putus berkembar telah dibuat di persimpangan masuk/keluar (ke/dari Bandar Pulai Jaya) sebelum ini. Ini akan memudah/menjimatkan masa dan tenaga penduduk sekitar Bandar Pulai Jaya. Saya harap dan lebih bijak rasanya jika pihak tuan/puan dapat menimbangkan semula supaya menukarkan semula \*garisan kembar dua kepada garisan putus-putus\* di hadapan persimpangan masuk/keluar Bandar Pulai Jaya. Saya pasti dan amat yakin ramai/majoriti penduduk sekitar Bandar Pulai Jaya menyokong cadangan saya ini.

Terima kasih/Thank you.

kaz/angah/moderator

## Maklumbalas Ibu Pejabat JKR

Tuan/Puan,

Berhubung perkara di atas berikut adalah maklumbalas yang Aduan JKR terima dari pejabat JKR Negeri Perak.

### ADUAN 1:

Jalan Mendap Jalan Bandar Pulai Jaya

### JAWAPAN 1:

Pejabat ini telah mengadakan lawatan tapak bersama-sama dengan wakil UPPJ Zon Utara (En. Harridzan) pada 4.2.09, dan mengesahkan bahawa lokasi yang dimaksudkan oleh pihak pengadu adalah di luar bidangkuasa pejabat ini. walau bagaimanapun pejabat ini telah panjangkan aduan ini kepada pihak MDKB (Majlis Daerah Kinta Barat) pada 5.2.09 melalui surat 10.001. JD. Kta.015 Jld.9 (79). Pihak tuan boleh menghubungi Yang Di Pertua MDKB (Dato' Razali Bin Othman) melalui talian telefon 05-3661204/1963

### ADUAN 2:

kenapa garisan jalan masuk ke Bandar Pulai Jaya daripada Jalan Raja Dr Nazrin Shah telah tukarkan kepada garisan berkembar sedangkan sebelum ini simpang tersebut mempunyai garisan putus? Apakah rasionalnya?

### JAWAPAN 2:

Pejabat ini telah mengkaji semua jenis garisan di persimpangan tersebut di atas laluan utama iaitu Jalan Lahat-Simpang Pulai (FT 3150), dan mendapati semua jenis garisan sediada adalah sesuai dan berpandukan kepada Arahan Teknik Rekabentuk Simpang (11/87). Walau bagaimanapun pejabat ini akan melaksanakan kerja-kerja menggariskan balik garisan jalan yang pudar serta memasang perabot jalan yang sesuai untuk menambahkan balik ciri-ciri keselamatan simpang ini selepas memperolehi peruntukan daripada ibu pejabat.

Sehubungan itu, pihak kami mengucapkan terima kasih diatas keperihatinan tuan/puan memajukan aduan tersebut kepada kami.

Sekian, terima kasih.

S.K.Bogaraja  
Juruteknik Awam Kanan ( No. Tel: 03- 2696 7664)  
b/p Ketua Unit Komunikasi Korporat>

## Aduan

Tuan,

Saya rujuk kepada jalan masuk ke Bandar Pulai Jaya. Untuk makluman tuan, saya ada penduduk tetap sekitar Bandar Pulai Jaya/Kg Serdang Permai. Hampir setiap hari saya menggunakan jalan masuk ke sini melalui Jalan Batu Gajah/ Pengkalan dan membelok ke kawasan ini. Apa yang saya dapati:

- a) lebih kurang 10 meter selepas membelok ke kiri(dari arah Balai Polis Simpang Pulai) menghala masuk ke Bandar Pulai Jaya/Kg Serdang Permai didapati jalan yang dilalui mendap. Mendapan ini menyebabkan pergerakan kenderaan keluar atau masuk terganggu kerana terpaksa berhenti/memperlakan kereta/kenderaan. Kerosakan ini telah lama berlaku tetapi tiada sebarang tindakan diambil.
- b) laluan yang sama kerap banjir/menakung air setiap kali selepas hujan. Tinjauan yang saya lakukan didapati saluran ke longkang/parit di tepi jalan tersumbat.

3. Jika jalan tersebut di bawah seliaan MDKB saya harap tindakan membaikinya dapat disegerakan kerana pasti, keadaan ini akan menyebabkan kenderaan pengguna(yang juga membayar berbagai cukai, termasuk cukai taksiran sbgnya) akan rosak. Saya juga menjemput pihak berkenaan memandu kenderaan sendiri dan cuba terus lalu melalui jalan berkenaan tanpa memperlakan kereta/kenderaan. Lebih baik, jika pihak berkenaan memandu kereta sendiri untuk membuat ujian sama ada kenyataan saya ini benar atau tidak. (Jika kenderaan berkenaan tidak rosak) tak perlulah dibaiki. Mungkin juga aduan yang telah saya katakan di atas telah ada dalam pengetahuan pihak tuan tetapi mengambil tindakan 'pejam mata' kerana pihak berkenaan tidak menggunakan jalan tersebut. Saya dapati mendapan ini telah lama berlaku. Jika ada pemeriksaan dilakukan, pastinya kerosakan tersebut telah diperbaiki.

4. Saya inginkan penjelasan daripada pihak tuan, kenapa garisan jalan masuk ke Bandar Pulai Jaya daripada Jalan Raja Dr Nazrin Shah telah ditukarkan kepada garisan berkembar sedangkan sebelum ini simpang tersebut mempunyai garisan putus? Apakah rasionalnya? Atau kerana TIADA seorang pegawai MDKB menggunakan laluan tersebut?

Terima kasih/Thank you.

kaz/angah/moderator

## Jalan Berlopak Dekat Pasar Borong Selayang

Assalamualaikum,

Terima Kasih banyak {ADUAN} kerana very prompt in responding to this matter. Kami sangat menghargainya.

Hj.Norhuda Bin Hj.Che Bakar

## Maklumbalas

Terima kasih di atas emel tuan.

Perkara tersebut telah dirujuk kepada JKR Selangor untuk siasatan dan tindakan seterusnya.

Sekian, terima kasih.

## Aduan

1317 02 JANUARY 2006

KEPADA,  
JABATAN KERJARAYA  
BAHAGIAN ADUAN  
1800885004  
email: aduan@jkr.gov.my

PER: JALAN BERLOPAK BESAR.

Saya ingin memberitahu kepada pihak yang berkenaan, terdapat jalan berlopak berhampiran lampu isyarat N4 menuju ke pasaraya nsk, dan pasar Borong selayang {lama}.

Keadaan jalan sebesar 16 kaki lebar ini, separuh daripada nya mengalami Jalan yang rosak dan turapan premix keluar menjadikan ia dalam dan sukar untuk pengguna jalanraya menggunakan nya. Banyak penunggang motosikal cuba mengelak drp jalan lopak ini hingga menyebabkan kesusahan/ pelanggaran pada masa yang tertentu.

Saya harap, pihak JKR dapat ambil tindakan dengan segera dan menurapkan jalanraya ini dengan seberapa segera.

Terima kasih.

HAJI NORHUDA BIN HAJI CHE BAKAR, PPN, PPS, PPM  
SUK  
KETUA BIRO KESELAMATAN & PERMASALAHAN  
UMNO CAWANGAN SELAYANG BARU  
019225390  
email: norhuda1@tm.net.my

## Hujung Lpg Terbang, Batu Berendam

Saudara,

Ketika aduan yang saya buat, jalan lencongan yang saudara maksudkan belum lagi dibuka. Siasatan saudara dilakukan ketika jalan lencongan itu telah pun disediakan.

Apapun terima kasih diatas respon saudara, dan ini meyakinkan saya sistem aduan ini memang berfungsi walaupun agak lambat sedikit. Semoga tahun baru ini jabatan saudara akan jadi lebih baik.

Darwis B. Idrus

## Maklumbalas Ibu Pejabat JKR

Salam,  
Tuan,

Merujuk kepada aduan tuan terdahulu, satu siasatan di tapak telah dibuat dan didapati jalan dihujung landasan lapangan terbang tidak ditutup. Satu jalan lencongan telah di buka bagi kemudahan pengguna-pengguna jalanraya di sekitar kawasan tersebut maka tidak timbul kesesakan di Jalan Pasar Borong. Jalan lencongan tersebut akan terus dibuka sehingga jalan alternatif yang sedang di bina siap dilaksanakan sepenuhnya.

Sehubungan itu pihak kami mengucapkan terima kasih di atas keperihatinan tuan memajukan aduan tersebut kepada kami. Sila maklumkan kepada kami dalam tempoh tujuh (7) hari dari tarikh emel ini sekiranya perkhidmatan yang kami berikan telah membantu menyelesaikan aduan tuan.

Sekiranya perkhidmatan kami masih tidak menyelesaikan aduan tuan, sila maklumkan kepada pihak kami untuk tindakan susulan.  
Sekian, terima kasih.

## Maklumbalas Ibu Pejabat JKR

Merujuk kepada emel tuan bertarikh 21/12/07 berhubung dengan perkara di atas. Terlebih dahulu kami ucapkan terima kasih di atas keperihatinan tuan untuk memajukan aduan berkenaan kepada kami.

Untuk makluman, aduan tuan telah dimaklumkan kepada unit tindakan untuk melayani aduan tuan.  
Sekian, terima kasih.

## Aduan

Tuan/Puan Darwis

Berikut adalah Cadangan/Aduan/Ulasan Tuan/Puan untuk JKR MALAYSIA:

Nama : Darwis  
Jenis Aduan : Aduan Am/Public complaint  
Kategori Aduan : Jalan/Road  
Negeri : Melaka  
Daerah : Melaka Tengah  
Lokasi : Hujung Lpg Terbang, Batu Berendam

Cadangan/Aduan/Ulasan:

Malang sekali negara memiliki badan seperti JKR yang terlalu bodoh untuk memikirkan usaha untuk tidak menyusahkan rakyat. Dimana kebijaksanaan pertimbangan anda, menutup jalan laluan tepi Airport Batu Berendam menghala ke Taman merdeka tanpa menyediakan laluan alternatif terlebih dahulu. Lihatlah kesannya, trafik teruk terjadi diwaktu puncak, banyak aktiviti harian terganggu dan paling teruk apa jadi jika berlaku kecemasan seperti kebakaran, bersalin, banjir dll. Jangan salahkan pemaju, kerana mereka ada jadual kerja yg perlu disiapkan. Bertindak segera, atau orang akan kata...tak ada otak kahhh???

Tel: 063170406

Terima Kasih

## Seksyen 7, Shah Alam - Jalan Menuju Ke UiTM

Assalamualaikum..

Terima kasih di ucapkan kepada pihak JKR kerana memberi respon yang baik di atas aduan ini. Saya amat berpuas hati dengan keadaan jalan di Seksyen 7 terbabit kerana terdapat tindakan susulan yang telah dibuat oleh pihak MBSA. Terima kasih juga di atas tindakan JKR membuat tinjauan dan respon yang cepat. Diharapkan usaha kerjasama pihak JKR dalam menangani isu masalah rakyat ini dengan memberikan respon yang baik dan cepat amatlah dihargai dan diteruskan bagi menjaga keharmonian semua pihak..  
Sekian terima kasih,

Suhaila Sufar.

## Maklumbalas Ibu Pejabat JKR

Salam,  
Cik/Puan,

Bersama sama ini dilampirkan maklumbalas dari pihak MBSA mengenai perkara di atas untuk makluman Cik/Puan.

Sekian, terima kasih.

## Maklumbalas MBSA

Merujuk kepada kandungan MASALAH anda yang berlaku di lokasi berikut, LALUAN PINTU BELAKANG UITM SEKSYEN 7.

Berikut adalah makluman/pesanan dari Bah. Audit Dalam & Pengaduan Awam MBSA:

Keadaan jalan adalah baik dan telah diturap sepenuhnya oleh pihak jabatan melalui proses tender.

Laporan disediakan oleh Nor Khairil 55105133 ext 343

## Maklumbalas Ibu Pejabat JKR

Salam,  
Cik/Puan,

Merujuk kepada emel aduan Cik/Puan pada 14/2/08, adalah dimaklumkan bahawa lokasi aduan berkenaan berada di bawah bidang kuasa Majlis Bandaraya Shah Alam. Walaubagaimanapun pihak kami telah memajukan aduan Cik/Puan tersebut kepada pihak MBSA untuk tindakan lanjut.

Untuk makluman, pihak MBSA boleh dihubungi melalui saluran berikut:

web: <http://www.mbsa.gov.my/>  
emel aduan: [aduan@mbsa.gov.my](mailto:aduan@mbsa.gov.my)  
Tel: 0355105811  
Fax: 0355113837

Sekian, terima kasih.

## Maklumbalas Ibu Pejabat JKR

Tuan/Puan

Merujuk kepada emel tuan/puan bertarikh 14 Februari 2008 berhubung dengan perkara di atas. Terlebih dahulu kami ucapkan terima kasih di atas keperihatinan tuan/puan untuk memajukan aduan berkenaan kepada kami. Untuk makluman, aduan tuan telah dimaklumkan kepada unit tindakan untuk melayani aduan tuan.

(Segala kesulitan amatlah dikesali)

Sekian, terima kasih

## Aduan

Tuan/Puan Suhaila Sufar

Berikut adalah Cadangan/Aduan/Ulasan Tuan/Puan untuk JKR MALAYSIA :

Nama : Suhaila Sufar  
Jenis Aduan : Aduan Am/Public complaint



Kategori Aduan : Jalan/Road  
Negeri : Selangor  
Daerah : Petaling  
Lokasi : Kawasan Flat Seksyen 7,  
40000 Shah Alam jalan menuju ke Uitm  
Shah Alam (pintu masuk belakang atau  
kedua)

Cadangan/Aduan/Ulasan:

Berikutan kesan pembangunan di kawasan sekitar seksyen 7 perumahan flat seksyen terdapat banyak jalan teruk dan berlubang di sekitar Seksyen 7 Shah Alam jalan menuju ke UiTM Shah Alam (pintu masuk kedua uitm). Ini amat menyukarkan kerana jalan tersebut adalah laluan sibuk dan utama..diharap pihak JKR dapat memantau aduan masalah ini dan membuat tindakan yang paling baik selanjutnya. Terima Kasih.

## Jalan Rosak (Di Kilang Max Coatings Sdn. Bhd.)

Selamat petang,

Ingin saya ucapkan Syabas kepada kakitangan JKR dimana aduan yang saya adukan sebelum ini telah terurus dengan begitu cepat dan cekap sekali. Persepsi saya sebagai salah seorang pengguna jalanraya telah ubah sesama sekali terhadap kesungguhan cara kerja kamu semua dan begitu kagum dengan kecekapan kakitangan Kerajaan masa kini.

Syabas saya ucapkan sekali lagi dan ribuan terima kasih. Terus berkhidmat untuk rakyat jelata.

Yang ikhlas,  
Toh Wei Wei

## Maklumbalas JKR Seberang Perai Tengah

Dimaklumkan bahawa kerja-kerja pembaikan telah siap dijalankan oleh pihak Jabatan Kerja Raya Seberang Perai Tengah. Sekian, terima kasih.

Mohd Afzan Hafiz Bin Mohd Ali  
Unit Komunikasi Korporat

## Guardrail Di Kg. Baru Beserah

Assalamualaikum.....

Untuk pengetahuan pihak tuan guardrail telah dipasang di lokasi Kg Baru Beserah. Saya Mohd Farouk Bin Hj.Hashim dan ahli JKKK seterusnya penduduk kampung Baru Beserah mengucapkan ribuan terima kasih diatas kerjasama pihak JKR dan keperihatinan terhadap pemasaalahan yang dialami oleh penduduk kampung.Sebagai sebuah badan kerajaan teruskan khidmat bagi menjaga kebajikan rakyat dan menjadi sebuah badan yang disegani InsyaAllah.

Sekian terima kasih

Mohd Farouk Bin Hj.Hashim

## Tembok Halangan Di Segamat

Saya sebagai wakil penduduk kawasan perumahan JALAN DURIAN, SEGAMAT mengucapkan ribuan terima kasih dengan hati yang ikhlas, atas timbang rasa dan bantuan yang diberi oleh pihak anda sekalian untuk mengusahakan perkara yang dikemukakan pada tarikh 20 Januari 2007.

Diharapkan dengan pembinaan tembok bentangan di kawasan perumahan ini akan mengurangkan kelajuan kenderaan pemandu-pemandu yang tidak bertimbang rasa, ini juga akan mengingatkan mereka untuk memandu dengan lebih perlahan demi keselamatan penduduk di kawasan ini. Dengan ini penduduk-penduduk di kawasan ini juga akan dapat menjalani kegiatan harian seperti berjalan kaki untuk pergi kedai runcit berhampiran, pelajar-pelajar juga dapat berjalan kaki pergi balik dari sekolah dan pusat tuisyen berhampiran dengan lebih selamat dan kurang bimbangan.

Pada akhirnya, ingin saya mengucapkan ribuan terima kasih sekali lagi atas usahausaha pihak Jabatan Kerja Raya sekalian.

nicole

## Maklumbalas Ibu Pejabat JKR

Terima kasih di atas emel tuan.

Perkara tersebut telah dirujuk kepada JKR Johor untuk siasatan dan laporan seterusnya.

## Aduan

Tuan/Puan nicole

Berikut adalah Cadangan/Aduan/Ulasan Tuan/Puan untuk JKR MALAYSIA :

Nama : nicole  
Jenis Aduan : Ulasan dan Cadangan/Suggestion  
Kategori Aduan : Jalan/Road  
Negeri : Johor  
Daerah : Segamat  
Lokasi : Jalan Durian

Cadangan/Aduan/Ulasan:

Saya sebagai wakil penduduk kawasan perumahan ini, berasa bimbang atas keselamatan penduduk-penduduk kawasan ini. Kami ingin mencadangkan untuk membina tembok halangan untuk jalan ini. Sebabnya adalah kerana jalan ini merupakan jalan kawasan perumahan dan bukannya jalan besar, tetapi tiada tembok halangan yang dibina atas jalan ini. Oleh kerana terdapat banyak penduduk di kawasan ini, antaranya terdapat kanak-kanak. Terdapat sekolah-sekolah berhampiran kawasan perumahan ini, budak-budak sekolah juga sentiasa menggunakan jalan ini untuk pergi dan balik dari sekolah. Tujuan saya mencadangkan tembok bentangan dibina adalah kerana, pemandu-pemandu kenderaan sentiasa menuruni jalan yang cerun ini dengan cepat tanpa memperlakan kenderaannya. Ini akan membahayakan nyawa-nyawa yang berharga.

Oleh sebab itu, diharapkan pihak anda akan bekerjasama dengan kami untuk mengelakkan kemalagan yang tidak diinginkan. Dengan itu, izinkan saya mengucapkan ribuan terima kasih terhadap pihak Jabatan Kerja Raya yang bertimbang rasa terlebih dahulu. Terima Kasih



# JALAN BERALUN

## Apa kata JKR/SPJ?

oleh **Unit Kejuruteraan Pemulihan Jalan**



## Ketidakrataan Permukaan Jalan

*Ketidakrataan Melintang (Transverse Irregularity)*

**Sub-Seksyen 4.4.3 JKR/SPJ/1988** (selepas ini dirujuk sebagai **JKR/SPJ**) menetapkan kedalaman maksimum yang dibenarkan bagi lekukan permukaan jalan arah melintang yang diukur dengan menggunakan straight-edge adalah 4 mm, 8 mm dan 12 mm bagi Kelas Kerataan Permukaan masing-masing SR1, SR2 dan SR3 sepertimana yang dinyatakan dalam **Jadual 4.14 JKR/SPJ**.



Gambar 1: Ketidakrataan Melintang

*Ketidakrataan Memanjang (Longitudinal Irregularity)*

**Sub-Seksyen 4.4.3 JKR/SPJ** juga menetapkan bilangan maksimum bagi nilai ketidakrataan yang melebihi 4 mm apabila mana-mana seksyen 300 m jalan diukur dengan menggunakan rolling straight-edge adalah 20 bagi Kelas SR1, 40 bagi SR2 dan 60 bagi SR3. Bagi nilai ketidakrataan yang melebihi 7 mm, bilangan maksimum bagi mana-mana seksyen 300 m jalan yang diukur dengan peralatan yang sama adalah 2, 4 dan 6 masing-masing bagi Kelas SR1, SR2 dan SR3. **Jadual 4.14 JKR/SPJ** juga menetapkan nilai ketidakrataan melebihi 10 mm tidak dibenarkan bagi Kelas SR1 dan nilai ketidakrataan melebihi 15 mm tidak dibenarkan bagi Kelas SR2 dan SR3.



Gambar 2: Ketidakrataan Memanjang





Gambar 3: Rolling straight-edge

Namun begitu, satu kelemahan ketara peralatan rolling straight-edge ialah ia tidak dapat menilai alunan pada permukaan jalan sekiranya jarak setiap alunan itu melebihi 5 m seperti gambar di bawah.



Gambar 4: Rolling straight-edge



Gambar 5: Jarak alunan melebihi 5 m

**Nota 1:** Kerataan Permukaan Kelas SR1 merujuk kepada jalan dengan had kelajuan tinggi seperti laluan utama atau lebuh raya manakala Kerataan Permukaan Kelas SR2 adalah merujuk kepada jalan di mana had laju diwartakan tidak melebihi 80 km/h. Jalan-jalan lain adalah di bawah Kerataan Permukaan Kelas SR3.

**Nota 2: Sub-Seksyen 4.5.3.2 JKR/SPJ/2008-S4** menetapkan nilai kerataan permukaan pavemen yang telah siap dibina seharusnya diukur sebelum jalan tersebut dibuka kepada trafik dan diukur dari aspek International Roughness Index (IRI). IRI diukur dengan menggunakan ARRB Walking Profiler. Peralatan lain juga boleh digunakan sekiranya data yang diperolehi mempunyai perkaitan yang kukuh dengan data dari ARRB Walking Profiler.



Gambar 6: Walking Profiler



Gambar 7: Walking Profiler

| Kelas Kerataan Permukaan | Arah Memanjang                                  |                                |                                   |                                | Arah Melintang                             |
|--------------------------|---|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|--|
|                          | Bilangan Ketidakrataan Maksimum Yang Dibenarkan |                                |                                   |                                | Kedalaman Lekukan Maksimum Yang Dibenarkan |
|                          | Nilai Ketidakrataan melebihi 4 mm               |                                | Nilai Ketidakrataan melebihi 7 mm |                                |  |
|                          | 300 m panjang jalan yang diukur                 | 75 m panjang jalan yang diukur | 300 m panjang jalan yang diukur   | 75 m panjang jalan yang diukur |  |
| SR1                      | 20  | 9                              | 2                                 | 1                              | 4 mm                                       |
| SR2                      | 40  | 18                             | 4                                 | 2                              | 8 mm                                       |
| SR3                      | 60  | 27                             | 6                                 | 3                              | 12 mm                                      |

Nilai ketidakrataan melebihi 10mm tidak dibenarkan bagi Kelas SR1 manakala nilai ketidakrataan melebihi 15mm tidak dibenarkan bagi Kelas SR2 dan SR3.

Kelas Kerataan Permukaan untuk setiap kerja seharusnya dinyatakan dalam Lukisan atau BQ.

Jadual 1: Table 4.14 JKR/SPJ Toleransi Bagi Ketidakrataan Permukaan

## Aras Permukaan Lapisan Pavemen

**Sub-Seksyen 4.4.2 JKR/SPJ** menetapkan bahawa aras pada sebarang permukaan lapisan struktur pavemen yang telah siap dibina perlu mengikut toleransi yang telah ditetapkan dalam spesifikasi seperti di **Jadual 4.13 JKR/SPJ**. Oleh itu, sekiranya toleransi tersebut dipatuhi sepenuhnya, masalah permukaan jalan yang disebabkan oleh ketebalan yang tidak sekata mana-mana lapisan struktur pavemen tidak akan timbul.

## Kaedah Penurapan

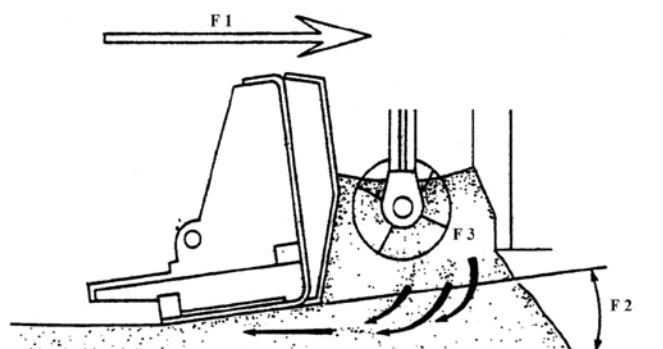
Permukaan jalan beralun mungkin berlaku pada lapisan *asphalt* sahaja. Dalam kes seperti ini, punca utama adalah *paver* semasa kerja penurapan. Antara faktor yang berkaitan dengan *paver* yang menyumbang kepada pembentukan jalan beralun ini adalah kuantiti bahan *asphalt* yang tidak konsisten di depan *paver screed*, kelajuan *paver* yang kerap berubah dan pemasangan atau penggunaan yang tidak betul *automatic levelling device* (peralatan yang dapat membantu meratakan permukaan turapan secara automatik) yang terpasang pada *paver*.

| Lapisan Pavemen         | Toleransi |
|-------------------------|-----------|
| Wearing Course          | ± 5 mm    |
| Binder Course           | ± 5 mm    |
| Roadbase                | + 0 mm    |
|                         | - 20 mm   |
| Subbase & Lower Subbase | + 10 mm   |
|                         | - 20 mm   |

Jadual 2: Jadual 4.13 JKR/SPJ Toleransi Bagi Aras Permukaan Lapisan Pavemen

## Faktor yang mempengaruhi keupayaan paver screed

**Rajah 1** menunjukkan faktor-faktor utama yang mempengaruhi prestasi *paver screed*. Ianya termasuk pergerakan ke hadapan *paver* (F1), sudut dongak *screed* (F2) dan jumlah bahan di depan *screed* (F3).



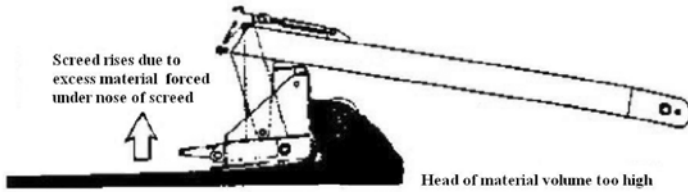
Rajah 1: Faktor yang mempengaruhi paver screed

Sekiranya sudut dongak *screed* (F2) ditukar semasa kerja penurapan, daya melintang atau menegak ke atas *paver screed* akan berubah. Ini akan memberi kesan pada permukaan turapan di mana terbentuknya ketebalan turapan yang tidak konsisten. Tahap penyenggaraan yang tidak sempurna terhadap *paver* akan menyebabkan perubahan pada sudut dongak *screed* tidak dapat dikawal dengan kesan yang sama seperti di atas.

## Kuantiti bahan turapan di depan paver screed

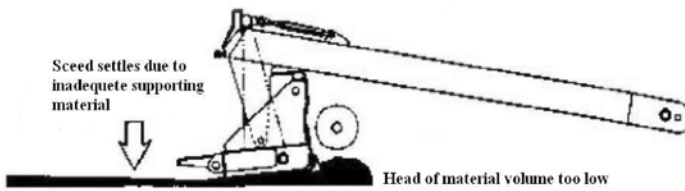
Kuantiti bahan turapan di depan *screed* (F3) adalah faktor yang paling kritikal di antara ketiga-tiga faktor di atas yang seharusnya perlu dipastikan sentiasa konsisten. Hakikat ini diterima oleh kebanyakan kontraktor bahawa masalah ketidakseragaman ketebalan turapan adalah disebabkan oleh kegagalan untuk mengekalkan kuantiti bahan turapan yang konsisten di depan *paver screed*. Kebanyakan *paver* yang ada pada masa ini telah dilengkapi dengan alat kawalan automatik yang mampu memastikan bekalan bahan turapan yang konsisten di depan *screed* dari *paver hopper*.

Sekiranya kuantiti bahan turapan di depan *screed* terlalu banyak, *screed* akan mendongak ke atas disebabkan oleh bahan yang berlebihan di bawah muncung *screed* tersebut.



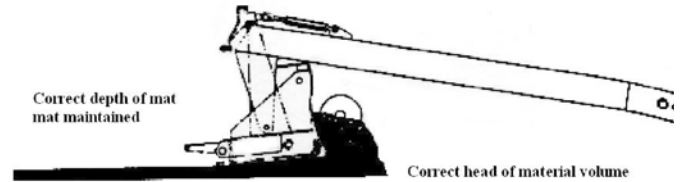
**Rajah 2: Kuantiti bahan turapan terlalu banyak**

Sebaliknya, sekiranya kuantiti bahan terlalu sedikit, *screed* akan condong ke bawah kerana kurangnya sokongan dari bahan turapan.



**Rajah 3: Kuantiti bahan turapan terlalu sedikit**

Hanya dengan memastikan kuantiti bahan turapan yang konsisten di depan *screed*, yang dapat dicapai dengan adanya pengendali *paver* yang mahir dan berpengalaman atau dengan penggunaan peralatan automatik dalam mengawal aliran bahan turapan dari *hopper* hingga ke *auger box*, ketebalan lapisan turapan dapat dikekalkan.



**Rajah 4: Kuantiti bahan turapan yang mencukupi**

### Peralatan Kawalan Automatik Paver

Terdapat beberapa keperluan pada *paver* bagi kerja penurapan dan ini dapat dicapai dengan penggunaan pelbagai peralatan kawalan automatik. Antara peralatan tersebut yang lebih penting diterangkan dalam **Jadual 3**.

| Perkara Yang Perlu Dikawal                              | Keterangan  | Dapat Dilaksanakan Oleh   |
|---|---|---|
| Kawalan kuantiti bahan turapan di depan <i>screed</i> . | Kawalan ke atas aliran bahan turapan dari <i>hopper</i> ke <i>auger box</i> melalui <i>conveyor</i> . Kawalan ke atas kuantiti bahan turapan merentasi <i>auger</i> .         | Alat kawalan automatik yang dapat mengesan aliran konsisten bahan turapan dalam <i>paver</i> .  |
| Kawalan ke atas ketebalan turapan.                      | Kawalan ke atas ketebalan turapan pada kedua-dua sisi <i>paver</i> . Kawalan ke atas ketebalan turapan pada satu sisi <i>paver</i> dan kawalan kecerunan pada sisi satu lagi. | <i>Automatic levelling device</i> yang dapat memberi rujukan aras pada satu atau kedua-dua sisi <i>paver</i> kepada rujukan aras <i>datum</i> . |

**Jadual 3: Peralatan Kawalan Automatik Paver**

**Sub-Seksyen 4.2.4.5 (g) JKR/SPJ** menetapkan *paver* perlu beroperasi secara berterusan tanpa henti dan bekalan bahan turapan ke dalam *hopper* perlu konsisten bagi membolehkan proses penurapan dapat dijalankan secara berterusan tanpa gangguan akibat bekalan bahan turapan yang terhenti atau tidak mencukupi.

Pergerakan *paver* yang terhenti-henti semasa kerja penurapan seharusnya dielakkan. **Sub-Seksyen 4.2.4.4 (d) JKR/SPJ** menetapkan pergerakan *screed* perlu dikawal dengan menggunakan *automatic levelling device* bagi menghasilkan permukaan penurapan yang rata. Namun begitu, berdasarkan kepada pemerhatian umum di tapak, pergerakan *paver* yang tidak konsisten atau terhenti-henti semasa kerja penurapan adalah merupakan satu perkara yang biasa. Manakala bagi *automatic levelling device*, sama ada ia tidak dipasang atau tidak berfungsi disebabkan oleh penyenggaraan yang lemah.

### Kesesuaian Tanah

Bahan yang tidak sesuai (*unsuitable materials*) adalah dilarang digunakan dalam pembinaan struktur pavemen. Bahan

tersebut termasuklah kelodak, tanah gambut, kayu, tunggul kayu, sisa-sisa organik, bahan toksik, tanah liat atau lumpur dan bahan-bahan lain yang;

- mengandungi tanah liat organik dan kelodak yang tinggi,
- berupa tanah liat *liquid limit* yang melebihi 80% dan/atau *plasticity index* melebihi 55%,
- mudah terbakar,
- kehilangan berat lebih dari 2.5% apabila dibakar,
- mengandungi akar, rumput dan unsur-unsur tumbuhan dalam jumlah yang besar.

Bahan yang lembut atau tidak stabil hanya kerana ia terlalu basah atau terlalu kering untuk dimampat dengan berkesan tidak seharusnya diklasifikasikan sebagai *unsuitable materials* melainkan diputuskan sebaliknya oleh S.O.

**Sub-Seksyen 2.2.3.4 JKR/SPJ** menetapkan bahawa bahan yang tidak sesuai ini dikorek pada kedalaman dan keluasan seperti ditentukan oleh S.O. dan diangkut dan dibuang sebagaimana yang diluluskan oleh S.O. Kawasan korekan perlu



dikambus semula dengan bahan yang sesuai dan dipadatkan sehingga mencapai nilai kepadatan tidak kurang daripada kepadatan kawasan sekitarnya atau sebagaimana yang telah ditetapkan bagi kerja tanah di lokasi tersebut atau diarahkan oleh S.O.

Jika kawasan korekan yang perlu dikambus merupakan kawasan takungan air, kerja mengambus seharusnya dilakukan dengan menggunakan pecahan batu keras, kelikir semulajadi atau pasir yang bersih seperti yang telah ditetapkan di dalam **Sub-Seksyen 2.2.3.5 JKR/SPJ**.

## Perubahan Ketara Kandungan Lembapan

**Sub-Seksyen 2.2.4.4 (e) JKR/SPJ** menetapkan bahawa setiap lapisan tambakan tanah perlu mencapai kandungan lembapan yang seragam dan bersesuaian dengan tujuan pemadatan. Air seharusnya ditambah atau tanah dikeringkan supaya kandungan lembapan yang diperlukan dapat dicapai.

## Kekuatan Tanah

Kekuatan tanah dalam nilai CBR terendam (soaked CBR) perlu ditentukan oleh perekabentuk dan kekuatan

tanah ini perlu diuji di makmal setiap 500 m<sup>2</sup> keluasan bagi setiap lapisan yang dipadatkan. Kekuatan in-situ juga boleh diberi petunjuk melalui ujian kepadatan tapak bagi setiap 300 m<sup>2</sup> keluasan kawasan yang dipadatkan seperti yang ditetapkan dalam **Sub-Seksyen 2.2.4.4 (c) dan (d) JKR/SPJ**, dan **JKR Guidelines for Inspection & Testing of Roads Works**.

## Tambakan Tanah Gantian

Semua tambakan tanah perlu dipadatkan lapisan demi lapisan. Tebal maksimum bagi setiap lapisan yang dipadatkan seharusnya tidak melebihi 300 mm (melainkan telah diluluskan sebaliknya oleh S.O.). Ini perlu ditentukan melalui ujian pemadatan seperti diterangkan dalam **Sub-Seksyen 2.2.4.4 (b) JKR/SPJ**.

## Tambakan di atas Tanah Lembut

Sekiranya tambakan perlu dilakukan di atas tanah lembut, tanah tersebut seharusnya diberi rawatan bagi meningkatkan kekuatan sepertimana yang ditetapkan dalam Lukisan atau diluluskan oleh S.O. Perkara ini dijelaskan dalam **Sub-Seksyen 2.2.6.1 JKR/SPJ**.

# Bengkel Penyediaan Piagam Pelanggan, SOP & Format Laporan Di Port Dickson

**P**ada 29-31hb Mac 2009 yang lalu bertempat di Tiara Beach Resort, BSFJ telah mengadakan Bengkel Piagam Pelanggan SOP dan Format Laporan. Bengkel ini telah dihadiri seramai 110 orang kakitangan BSFJ. Bengkel ini diadakan bertujuan untuk membincangkan Standard Operation Procedures (SOP) dan format laporan yang baru sejajar dengan penstrukturan di Bahagian Senggara Persekutuan dan Negeri (BSPN) di samping menetapkan piagam pelanggan BSFJ yang baru. Bengkel ini telah dirasmikan oleh Pengarah BSFJ pada jam 8.30 malam

29hb Mac 2009. Beliau memberi amanat ringkas mengenai objektif bengkel tersebut diadakan. Kakitangan BSFJ yang menghadiri bengkel ini telah dibahagikan kepada 14 kumpulan yang membincangkan mengenai pelbagai tajuk SOP dan format laporan berserta dengan Piagam Pelanggan. Selama 2 hari bengkel ini diadakan dan hasil daripada perbincangan setiap kumpulan dan gabungan idea, banyak input telah diperolehi di samping dapat mengeratkan dan mengenali antara satu sama lain terutama jurutera-jurutera kontrak yang baru ditempatkan di BSFJ.



# KRITERIA PENERIMAAN

Rujukan Kami: ( 36 )JKR.KPKR 020.050/03 klt 8  
Tarikh: 6 Mei 2009

**Semua Pengarah Cawangan Ibu Pejabat JKR**  
**Semua Pengarah Kerja Raya Negeri/Wilayah Persekutuan**  
**Semua Pengarah/Pengurus Pembinaan**  
**Pengarah JKR Unit Khas KESEDAR**  
**Semua Jurutera Daerah**

Y.Bhg. Dato'/Tuan/Puan,

## **KRITERIA PENERIMAAN PROJEK JALAN SIAP BAGI PENGURUSAN PENYENGKARAAN**

### **1.0 Tujuan**

1.1 Surat Pekeliling ini adalah bagi menetapkan Kriteria Penerimaan ke atas projek pembinaan jalan yang akan diserahkan kepada Cawangan Kejuruteraan Senggara bagi pengurusan penyenggaraan.

### **2.0 Kriteria Penerimaan**

2.1 Bagi melancarkan proses penyerahan projek pembinaan jalan yang telah siap kepada Cawangan Kejuruteraan Senggara tetapi pada masa yang sama memastikan tiada kompromi ke atas kualiti pembinaan, Kriteria Penerimaan seharusnya dipatuhi sepenuhnya.

2.2 Bagi projek pembinaan jalan yang menggunakan JKR/SPJ/1988, Kriteria Penerimaan seperti di Lampiran 1 seharusnya dipatuhi sepenuhnya.

2.3 Bagi projek pembinaan jalan yang menggunakan JKR/SPJ/2008-S4, Kriteria Penerimaan seperti di Lampiran 2 seharusnya dipatuhi sepenuhnya. Rujuk surat (35)JKR.KPKR 020.050/03 klt 8 bertarikh 16 April 2009 mengenai arahan penggunaan 'Standard Specification For Road Works JKR/SPJ/2008-S4: Flexible Pavement'.

2.4 Segala kecacatan iaitu hasil kerja pemasangan atau pembinaan yang tidak mematuhi Kriteria Penerimaan tersebut seharusnya dibaiki dengan sempurna sebelum Tempoh Tanggungan Kecacatan tamat.

### **3.0 Penguatkuasaan**

3.1 Surat Pekeliling ini berkuatkuasa serta-merta.

Sekian, terima kasih.

**'BERKHIDMAT UNTUK NEGARA'**

Saya yang menurut perintah,

**(DATO' SRI Prof. Ir. Dr. JUDIN BIN ABDUL KARIM)**  
**Ketua Pengarah Kerja Raya Malaysia**

s.k.

1. Timbalan Ketua Pengarah Kerja Raya (Sektor Bisnes)
2. Timbalan Ketua Pengarah Kerja Raya (Sektor Pengurusan)
3. Timbalan Ketua Pengarah Kerja Raya (Sektor Pakar)

### **Lampiran 1**

#### **PENYERAHAN PROJEK JALAN SIAP BAGI PENGURUSAN PENYENGKARAAN**

##### **Kriteria Penerimaan**

###### **A. Before CPC**

###### **1. Pavement**

- Longitudinal irregularity (shall comply with sub-section 4.4.3 JKR/SPJ/1988)
- Transverse irregularity (rut depth)  $\leq 4$  mm
- No crack
- No pothole
- No bleeding

###### **2. Shoulder**

- Flush and proper gradient from edge of pavement to RSD
- Pavement/shoulder difference  $\leq 25$  mm
- Irregularities (depression more than 150 mm)  $\leq 1$  m<sup>2</sup>

###### **3. Culvert**

###### **Major**

- All culverts constructed as per drawings (no., size, type)
- Water flowing = 100%
- Subsidence of adjacent pavement  $\leq 10$  mm

###### **Minor**

- Debris in culvert  $\leq 10$  mm
- Water ponding inside culvert  $\leq 10$  mm
- Gap between joints  $\leq 6$  mm

###### **4. Drainage**

###### **Major**

- All drains constructed as per drawings (length, size, type)
- Water flowing = 100%

###### **Minor**

- Debris in drain  $\leq 10$  mm
- Water ponding in drain  $\leq 10$  mm
- Gap between joints  $\leq 6$  mm

###### **5. Slope**

- No slope failure

###### **6. Bridge**

- Condition Rating = 1 – 2

###### **7. Mechanical & Electrical**

- Acceptance of testing & commissioning, witnessed by HOMT

###### **8. Roadside Furniture**

- Constructed as per drawing and in accordance with Arahan Teknik

###### **9. Road Safety Audit**

- RSA Stage 4 Part 3 has been carried out and action on all comments has been taken

###### **B. Before CMGD**

###### **1. Pavement**

- Longitudinal irregularity (shall comply with sub-section 4.4.3 JKR/SPJ/1988)
- Transverse irregularity (rut depth)  $\leq 4$  mm
- No crack
- No pothole
- No bleeding

###### **2. Shoulder**

- Flush and proper gradient from edge of pavement to RSD
- Pavement/shoulder difference  $\leq 50$  mm
- Irregularities (depression more than 150 mm)  $\leq 1$  m<sup>2</sup>

3. Culvert
  - Major
    - Water flowing = 100%
    - Subsidence of adjacent pavement  $\leq 10$  mm
  - Minor
    - Debris in culvert  $\leq 10$  mm
    - Water ponding inside culvert  $\leq 10$  mm
    - Gap between joints  $\leq 6$  mm
4. Drainage
  - Major
    - Water flowing = 100%
  - Minor
    - Debris in drain  $\leq 10$  mm
    - Water ponding in drain  $\leq 10$  mm
    - Gap between joints  $\leq 6$  mm
5. Slope
  - No slope failure
6. Bridge
  - Condition Rating = 1 – 2
  - Subsidence of adjacent pavement  $\leq 20$  mm
7. Mechanical & Electrical
  - In working condition
8. Roadside Furniture
  - No fading/blemishes
9. Road Safety Audit
  - RSA Stage 5 has been carried out and action on all comments has been taken

## Lampiran 2

### PENYERAHAN PROJEK JALAN SIAP BAGI PENGURUSAN PENYENGGARAAN

#### Kriteria Penerimaan

##### A. Before CPC

1. Pavement
  - The lane International Roughness Index (IRI) measured for the whole length and each 100 meter section shall be less than 2.0 m/km as per sub-section 4.5.3 JKR/SPJ/2008-S4)
  - No crack
  - No pothole
  - No bleeding
2. Shoulder
  - Flush and proper gradient from edge of pavement to RSD
  - Pavement/shoulder difference  $\leq 25$  mm
  - Irregularities (depression more than 150 mm)  $\leq 1$  m<sup>2</sup>
3. Culvert
  - Major
    - All culverts constructed as per drawings (no., size, type)
    - Water flowing = 100%
    - Subsidence of adjacent pavement  $\leq 10$  mm
  - Minor
    - Debris in culvert  $\leq 10$  mm
    - Water ponding inside culvert  $\leq 10$  mm
    - Gap between joints  $\leq 6$  mm
4. Drainage
  - Major
    - All drains constructed as per drawings (length, size, type)
    - Water flowing = 100%

- Minor
  - Debris in drain  $\leq 10$  mm
  - Water ponding in drain  $\leq 10$  mm
  - Gap between joints  $\leq 6$  mm
- 5. Slope
  - No slope failure
- 6. Bridge
  - Condition Rating = 1 – 2
- 7. Mechanical & Electrical
  - Acceptance of testing & commissioning, witnessed by HMT
- 8. Roadside Furniture
  - Constructed as per drawing and in accordance with Arahan Teknik
- 9. Road Safety Audit
  - RSA Stage 4 Part 3 has been carried out and action on all comments has been taken

##### B. Before CMGD

1. Pavement
  - The lane International Roughness Index (IRI) measured for the whole length and each 100 meter section shall be less than 2.0 m/km as per sub-section 4.5.3 JKR/SPJ/2008-S4)
  - No crack
  - No pothole
  - No bleeding
2. Shoulder
  - Flush and proper gradient from edge of pavement to RSD
  - Pavement/shoulder difference  $\leq 50$  mm
  - Irregularities (depression more than 150 mm)  $\leq 1$  m<sup>2</sup>
3. Culvert
  - Major
    - Water flowing = 100%
    - Subsidence of adjacent pavement  $\leq 10$  mm
  - Minor
    - Debris in culvert  $\leq 10$  mm
    - Water ponding inside culvert  $\leq 10$  mm
    - Gap between joints  $\leq 6$  mm
4. Drainage
  - Major
    - Water flowing = 100%
  - Minor
    - Debris in drain  $\leq 10$  mm
    - Water ponding in drain  $\leq 10$  mm
    - Gap between joints  $\leq 6$  mm
5. Slope
  - No slope failure
6. Bridge
  - Condition Rating = 1 – 2
  - Subsidence of adjacent pavement  $\leq 20$  mm
7. Mechanical & Electrical
  - In working condition
8. Roadside Furniture
  - No fading/blemishes
9. Road Safety Audit
  - RSA Stage 5 has been carried out and action on all comments has been taken



## Laporan Pemeriksaan Pencahayaan Lampu Yang

oleh **Unit Perkhidmatan Elektrik**

### LATAR BELAKANG

**S**atu aduan telah diterima daripada YB Menteri Kerja Raya berhubung kurang pencahayaan lampu jalan di jalan susur dari MRR 2 (Burger King) ke Tol Plaza Gombak (E8) dan MRR2 laluan dari Taman Melawati ke susur Lebuhraya Karak (FT28). Lanjutan dari aduan tersebut, pasukan pemeriksa Cawangan Kejuruteraan Elektrik yang terdiri Bahagian Perunding Rekabentuk E (BPR E), Unit Perunding Senggara Elektrik (UPSE), Unit Standard dan Pengujian Makmal (USPM), JKR Elektrik Negeri Selangor dan Unit Perkhidmatan Elektrik Bahagian Senggara Fasilitas Jalan (BSFJ) telah mengadakan pemeriksaan bersama dan pengukuran tahap pencahayaan bermula 10.00 malam, 28.4.2009 hingga 1.30 pagi, 29.4.2009. Wakil JKR Gombak turut hadir memberi kerjasama.

### KAEDAH PELAKSANAAN

Pengukuran pencahayaan dibuat menggunakan Illuminance dan Luminance meter. Pengukuran yang sepatutnya dibuat pada aliran trafik hanya dapat diukur di bahu jalan kerana laluan tersebut terlalu sibuk dengan kenderaan walaupun pada jam 10.00 malam.



Rajah 1:  
Pemeriksaan tahap  
pencahayaan menggunakan  
Luminance meter (LS-100 series)



Rajah 2: Pemeriksaan  
tahap pencahayaan  
menggunakan Illuminance  
meter (T-10 series)

Terdapat dua tempat yang dikenalpasti kurang pencahayaan:

1. Pengukuran pertama dibuat di Laluan FT28 ke susur Lebuhraya Karak.
2. Pengukuran kedua dibuat di kawasan susur ke Plaza Tol Gombak (E8)



### HASIL PENEMUAN

1. Tahap pencahayaan diukur dan purata bacaan adalah:

- 1.06 cd/m<sup>2</sup> di kawasan di Laluan FT28 ke susur Lebuhraya Karak.
- 0.63 cd/m<sup>2</sup> di kawasan susur ke Plaza Tol Gombak (E8).

Didapati bahawa ukuran tahap pencahayaan ini di bawah paras standard yang diperlukan iaitu 2.0 cd/m<sup>2</sup> (MS 825).

2. Setelah diteliti dan dianalisis, di antara punca-punca kurang tahap pencahayaan lampu di kawasan terbabit adalah kerana:

- (i) Terdapat 4 dari 6 bilangan tiang lampu high mast (HM3, HM4, HM5 dan HM6) yang dipasang di interchange MRR2 dan E8 tidak menyala menyebabkan cahaya yang malap (View 3, 4 dan 5).
- (ii) Kabel elektrik antara tiang high mast hilang akibat kecurian menjadi penyebab lampu tersebut tidak menyala.
- (iii) Tiang lampu high mast tersebut adalah di bawah penyenggaraan JKR Elektrik Selangor.
- (iv) 12 bilangan tiang lampu di laluan FT28 ke susur Lebuhraya Karak kurang pencahayaan. Ini disebabkan oleh susutan voltan yang tinggi akibat daripada kerosakan (fault) pada salah satu fasa kabel. Untuk menyalakan lampu secara sementara, pasukan penyenggara telah mengambil bekalan dari fasa lain dan menyebabkan setiap lampu menerima bekalan kuasa yang rendah.

3. Anggaran kos awalan untuk memperbaiki sistem lampu jalan di kawasan tersebut adalah sebanyak RM400,000.00.



# g Tidak Terang Di MRR2



View 3: High Mast 4 (HM 4) dan High Mast (HM 5)



View 4: High Mast 3 (HM 3)



View 5: High Mast 5 (HM 5)



High Mast 6 (HM 6)



Susur ke Universiti Islam Antarabangsa Malaysia (UIAM)



Susur ke Plaza tol Gombak-Karak



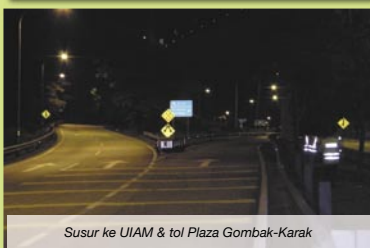
Susur ke Universiti Islam Antarabangsa Malaysia (UIAM) dan Plaza tol Gombak-Karak



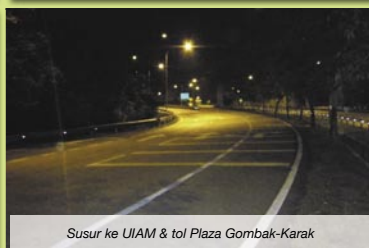
Pengukuran tahap pencahayaan menggunakan illuminance meter



View 2: High Mast 1 (HM 1) menyala



Susur ke UIAM & tol Plaza Gombak-Karak



Susur ke UIAM & tol Plaza Gombak-Karak



FT 28 - Lampu jalan yang kurang pencahayaan



# Latihan Kecemasan & Kebakaran Feri Sri Tanjung JKR Feri Pengkalan Kubor Kelantan Darul Naim

oleh Unit Perkhidmatan Mekanikal



## Pengenalan

**P**erkhidmatan Feri Pengkalan Kubor, Malaysia/Takbai, Thailand satu bukti nyata tentang hasrat kedua-dua negara ini memperkukuh semangat kerjasama dan kejiiran yang sungguh bermakna. Hasrat ini terlaksana apabila kedua-dua negara telah mencapai kata sepakat untuk mengadakan satu perkhidmatan feri antara Pengkalan Kubor, Kelantan dan Takbai, Thailand.

Lanjutan daripada keputusan ini, sebuah jawatankuasa yang diberi nama "The Joint Malaysia – Thailand Socio – Economic Development Committee" (SEDEC) telah ditubuhkan dan diarah untuk memulakan perbincangan ke arah itu. Pada 11 Disember 1982 dalam mesyuarat seterusnya, jawatankuasa ini telah bersetuju agar Malaysia dan Thailand mempunyai feri sendiri dengan spesifikasi yang sama.

Bagi mencapai hasrat tersebut, memorandum persefahaman telah ditandatangani oleh kedua-dua Pengerusi Bersama Jawatankuasa, Pembangunan Sosio – Ekonomi (SEDEC) bagi pihak Negara masing-masing.

Antara tujuan kewujudan feri tersebut adalah: -

- Meningkatkan kerjasama pembangunan sosio-ekonomi di antara kawasan sempadan Malaysia dan Thailand.
- Mencegah penyeludupan.

- Mengeratkan hubungan penduduk di kedua-dua negara.
- Memudahkan pergerakan keluar masuk penduduk-penduduk sempadan Malaysia – Thailand.

Maka pada 1 April 1990 perkhidmatan Feri telah mulai beroperasi sepenuhnya bagi kedua-dua buah negara di mana Jabatan Kerja Raya Kelantan sebagai agensi pelaksana feri milik Kerajaan Malaysia telah dipertanggungjawab untuk mengendalikan segala aspek operasi dan penyelenggaraan 'Feri Sri Tanjung' manakala feri Thailand diberi kepada syarikat swasta ETO (Express Transportation & Organisation) dan diberi nama TABA I yang kini telah diambil alih oleh kerajaan – (Narathiwat PAO) yang baru 3 bulan mengambil alih perkhidmatan feri ini.

Bagi feri Malaysia peruntukan diterima dari Ibu Pejabat JKR Bahagian Senggara Fasiliti Jalan, Kuala Lumpur, manakala pertadbiran dan penyelenggaraan diletak di bawah pengawasan Pengarah JKR Kelantan seterusnya Jurutera Jajahan Tumpat diberi mandat memantau keadaan perjalanan feri dari masa ke semasa.

Memorandum Persefahaman (MOU) ini antara lain telah menetapkan waktu feri beroperasi dari jam 7.00 pagi hingga 7.00 petang (untuk Malaysia) atau jam 6.00 pagi hingga 6.00 petang (untuk Thailand). Feri akan beroperasi dan berlepas dari pengkalan tiap-tiap setengah jam di mana jaraknya lebih kurang 400 meter sahaja.





## Tujuan Latihan

- Memberi pendedahan kepada krew – krew feri semasa kejadian kebakaran yang sebenar berlaku.
- Mengenalpasti penggunaan alat-alat kebakaran dan cara menyelamatkan mangsa kebakaran.
- Menguji kelengkapan pemadam kebakaran sama ada dapat berfungsi dengan baik.
- Menguji keberkesanan dan kesediaan krew feri dalam menangani kes kecemasan di atas feri.



Gambar 1: Kebakaran berlaku di atas feri

## Senario Kejadian

Tarikh kejadian adalah pada 21 Oktober 2008 (selasa/jam 10.00 – 12.00 tgh). Senario tersebut adalah kebakaran di atas Feri Sri Tanjung. Mangsa terlibat seramai 49 orang – 20 anggota Bomba & Penyelamat, 20 anggota KK Neting dan 9 anggota JKR Feri. Selain mangsa tersebut, ada 3 buah kenderaan dan krew JKR Feri Sri Tanjung seramai 5 orang. Kebakaran melibatkan 3 mangsa terjun laut, 5 mangsa cedera dan 1 buah kenderaan terbakar.

Sebaik sahaja berlaku kebakaran, krew Feri Sri Tanjung telah menghubungi Pejabat Pengurus Feri melalui alat perhubungan radio untuk memaklumkan kejadian tersebut. Pengurus Feri menghubungi agensi yang terlibat untuk meminta bantuan kecemasan. Agensi yang terlibat adalah Bomba dan Penyelamatan, Polis, Polis Marin dan Jabatan Laut serta klinik kesihatan yang berhampiran.

Penumpang di atas Feri Sri Tanjung juga telah memaklumkan kejadian tersebut kepada pihak yang berkaitan dengan talian kecemasan 999. Krew Feri Sri Tanjung memadam api dengan peralatan pemadam api disamping memberi dan mencampak peralatan keselamatan ke arah mangsa yang terjun ke laut.

Pihak Polis yang tiba terus mengawal lalu lintas dan orang ramai daripada memasuki ke tempat kejadian. Sebaik sahaja bot-bot penyelamat pihak Bomba & Penyelamat, Polis Marin dan Jabatan Laut sampai berhampiran dengan Feri Sri Tanjung, pihak tersebut dengan segera telah mengambil dan memberi pertolongan kepada mangsa untuk dihantar ke Jeti JKR Feri.

Dua (2) buah ambulan Hospital/Klinik Kesihatan yang berkaitan termasuk Pegawai Perubatan yang tiba telah menjalankan tugasnya dengan memberi rawatan kepada mangsa dan seterusnya dihantar ke Hospital Tumpat untuk tindakan selanjutnya.



Gambar 2: Mangsa yang terselamat

Pegawai Bomba & Penyelamat ditempatkan di kawasan kejadian untuk mencatat pergerakan tiba pasukan penyelamat iaitu Bomba & Penyelamat, ambulan Hospital/Klinik Kesihatan berhampiran, Polis dan Pasukan Bantuan lain jika perlu.

Pegawai Bahagian Latihan JKR Feri ditugaskan mengambil gambar dan merekodkan melalui video kamera di tempat kejadian sehingga selesai latihan. Pegawai Polis dan Bomba & Penyelamat seterusnya menyiasat punca kebakaran.

## Kategori Mangsa

### Mangsa Kritikal

Melibatkan kecederaan kepala, muka dan anggota lain. Mangsa terlibat telah ditag dengan warna merah di tempat kejadian. Mangsa ditempatkan di Unit Kecemasan Zon Merah di Hospital Tumpat.

### Mangsa Separuh Kritikal

Melibatkan kepatahan pada anggota dan mengalami luka di badan. Mangsa tersebut telah ditag dengan warna kuning. Mangsa dalam keadaan stabil dan dibawa ke Hospital Tumpat.

### Mangsa Tidak Kritikal

Mengalami luka serta dalam keadaan terkejut. Mangsa terlibat telah ditag dengan warna hijau. Mangsa diberi rawatan pesakit luar di Hospital Tumpat.

## Jabatan Terlibat

- Unit JKR Feri Pengkalan Kubor
- Jabatan Bomba dan Penyelamat
- Jabatan Laut Pengkalan Kubor
- Polis Marin Pengkalan Kubor
- Polis Diraja Malaysia Pengkalan Kubor
- Hospital Daerah Tumpat
- Klinik Kesihatan Neting
- Klinik Kesihatan Bunohan



Gambar 3: Rawatan untuk mangsa



Gambar 4: Mangsa yang tercedera

*The Joint Malaysia – Thailand Socio – Economic Development Committee” (SEDEC) telah ditubuhkan dan diarah untuk memulakan perbincangan ke arah itu. Pada 11 Disember 1982 dalam mesyuarat seterusnya, jawatankuasa ini telah bersetuju agar Malaysia dan Thailand mempunyai feri sendiri dengan spesifikasi yang sama.*

## Kesimpulan

Latihan tersebut telah bermula pada pukul 10 pagi dan berakhir pada pukul 12 tengahari. Sepanjang latihan tersebut, pihak feri Pengkalan Kubor, Kelantan telah mendapat pendedahan dan pengalaman semasa kejadian kecemasan dan kebakaran di atas feri. Ia boleh dijadikan sebagai persediaan untuk menghadapi kemungkinan kebakaran di masa hadapan.

Pihak pengurusan JKR Feri Pengkalan Kubor merakamkan terima kasih yang tidak terhingga kepada semua agensi yang terlibat dalam menjayakan latihan ini dan semoga kerjasama seperti ini akan berterusan demi untuk sama – sama bersedia dalam menangani sesuatu bencana di negara kita.



Gambar 5: Latihan kecemasan dari feri



# OPS SIKAP XIX: Statistik Kemalangan

oleh **Unit Kejuruteraan Pemulihan Jalan**

**O**ps Sikap XIX yang dilancarkan sempena musim perayaan Tahun Baru Cina bermula pada 19 Januari 2009 dan berakhir pada 2 Februari 2009 disifatkan berjaya dalam menurunkan bilangan kemalangan di mana Ops Sikap XIX mencatat 14,618 kes, menurun sebanyak 4.1% berbanding 14,991 kes seperti yang direkodkan semasa Ops Sikap XVI sempena musim perayaan Tahun Baru Cina 2008. Bagaimanapun, bilangan kemalangan maut dan kematian semasa Ops Sikap XIX masing-masing meningkat kepada 11.2% dan 11.6%. Sejumlah 198 kes kemalangan maut dengan 212 kematian dicatatkan sepanjang Ops Sikap XIX berbanding tempoh yang sama pada Ops Sikap XVI yang hanya mencatatkan 178 kes kemalangan maut dengan 190 kematian.

Peranan JKR sempena Ops Sikap XIX ialah menurunkan Had Laju Kebangsaan di Jalan Persekutuan dan Jalan Negeri, memberhentikan kerja penyenggaraan dan pembinaan di dalam rizab Jalan Persekutuan dan Jalan Negeri, menjalankan pemeriksaan awal di seluruh rangkaian Jalan Persekutuan dan Jalan Negeri bagi memastikan jalan berada dalam keadaan baik, menjalankan rondaan di Jalan Persekutuan dan Jalan Negeri dan membuka Bilik Operasi Ops Sikap XIX di peringkat Ibu Pejabat JKR Malaysia. Peranan JKR semasa Ops Sikap XIX, XVI dan XII diringkaskan dalam jadual di bawah.

Jalan Bandaran mencatatkan bilangan kemalangan tertinggi sebanyak 6,279 kes, diikuti Jalan Persekutuan dengan 3,725 kes dan Jalan Negeri 2,467 kes. Walau bagaimanapun, kadar kemalangan bagi setiap 100 km panjang jalan di lebuh raya lebih tinggi iaitu 98 kes berbanding hanya 21 kes di Jalan Persekutuan dan 19 kes di Jalan Bandaran.

Jalan Persekutuan mencatatkan jumlah kemalangan maut tertinggi dengan 70 kes, diikuti Jalan Negeri 43 kes. Perbandingan kedua-dua angka tersebut menunjukkan perbezaan dengan musim perayaan tahun sebelumnya di mana peratus kemalangan maut di Jalan Persekutuan menurun sebanyak 6.7% manakala peratus kemalangan maut di Jalan Negeri meningkat sebanyak 26.5%. Daripada 212 kematian yang dicatatkan, penunggang motosikal merupakan mangsa paling ramai dengan 72%.

Langkah keselamatan dan pemantauan jalan raya semasa musim perayaan sewajarnya diteruskan oleh JKR, dengan beberapa langkah penambahbaikan seperti meningkatkan rondaan terutamanya di laluan yang dikenalpasti kerap berlaku kemalangan.

*Peranan JKR semasa Ops Sikap sempena musim perayaan Tahun Baru Cina 2007, 2008 dan 2009.*

| Bil. | Tindakan JKR   | Ops Sikap                            |                                       |                                       |
|------|--|--------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
|      |  | Ops Sikap XIX<br>(19 Jan – 2 Feb 09) | Ops Sikap XVI<br>(31 Jan – 14 Feb 08) | Ops Sikap XII<br>(11 Feb – 25 Feb 07) |
| 1    | Penurunan Had Laju                                       | √                                    | √                                     | √                                     |
| 2    | Pemberhentian kerja penyenggaraan                        | √                                    | √                                     | √                                     |
| 3    | Pemberhentian kerja pembinaan                            | √                                    | √                                     | √                                     |
| 4    | Pemantauan pengurusan trafik di tapak bina               | √                                    | √                                     | √                                     |
| 5    | Pemeriksaan dan penyenggaraan awal rangkaian jalan raya  | √                                    | √                                     | √                                     |
| 6    | Penyelarasan pengurusan lalulintas di setiap daerah      | √                                    | √                                     | √                                     |
| 7    | Larangan pergerakan kenderaan berat                      | √                                    | √                                     | √                                     |
| 8    | Pasukan pemantau keselamatan jalan raya peringkat daerah | √                                    | √                                     | √                                     |
| 9    | Pasukan peronda jalan raya                               | √ *                                  | √ **                                  |                                       |
| 10   | Pasukan pemerhati trafik secara statik                   |                                      | √                                     |                                       |
| 11   | Penubuhan Bilik Operasi Ops Sikap                        | √                                    |                                       |                                       |
| 12   | Rawatan kos rendah di lokasi kemalangan                  |                                      | √                                     | √                                     |

**Catatan**

\* Rondaan dijalankan pada hari bekerja sahaja dan di waktu pejabat sahaja.

\*\* Rondaan dijalankan 2 hari sebelum dan 2 hari selepas hari pertama perayaan, 24 jam sehari.

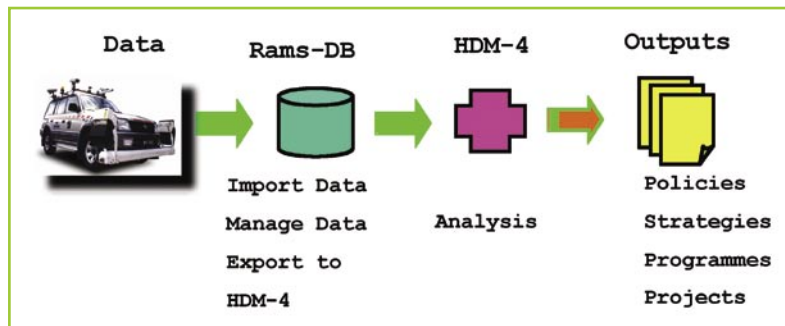
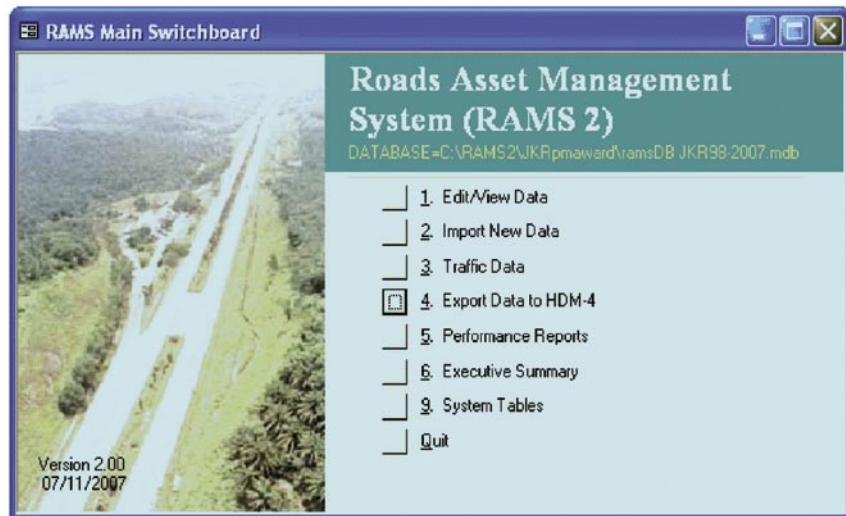


# SISTEM PENGURUSAN ASET JALAN

**S**istem Pengurusan Aset Jalan mula dibangunkan pada tahun 2001 dan siap pada tahun 2002, dibiayai oleh Bank Dunia dengan kerjasama agensi tempatan dan antarabangsa seperti Kumpulan IKRAM, ARRB Transport Research Ltd (Australia), TRL Ltd. (United Kingdom) dan Universiti Birmingham. Ianya dibangunkan untuk menganalisis data Jalan Persekutuan yang dikutip seterusnya membawa kepada penghasilan program penyenggaraan Jalan Persekutuan di Semenanjung Malaysia.

Sistem ini mengandungi beberapa komponen utama iaitu:

- Kutipan data
- Simpanan dan klasifikasi data dalam RAMS-dB
- Analisis data menggunakan HDM-4
- Output



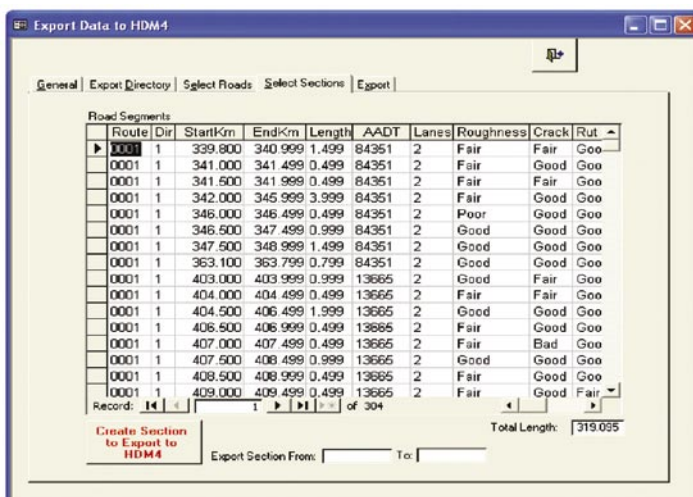
RAMS Switchboard Utama

- Data kerja yang telah dilaksanakan.
- Menghasilkan laporan berdasarkan data yang dikutip
- Menganalisis data mengikut laluan, negeri atau keseluruhan laluan secara serentak.

Sementara HDM-4 pula bertindak sebagai alat untuk menganalisis data yang diimport dari Rams-DB.

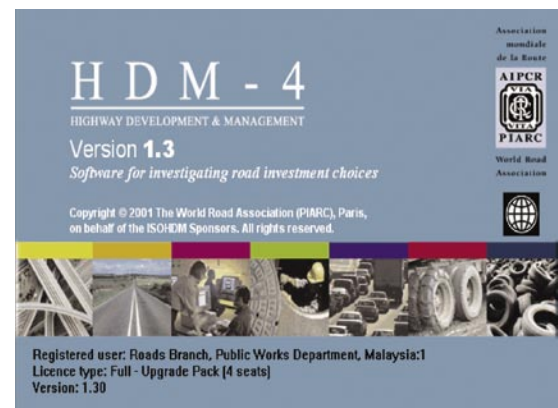
Sistem yang dibangunkan ini mempunyai beberapa fungsi iaitu:

- Kebolehan untuk menyimpan dan melaksanakan segmentasi kepada data yang dikumpulkan sebelum diimport ke dalam HDM-4.

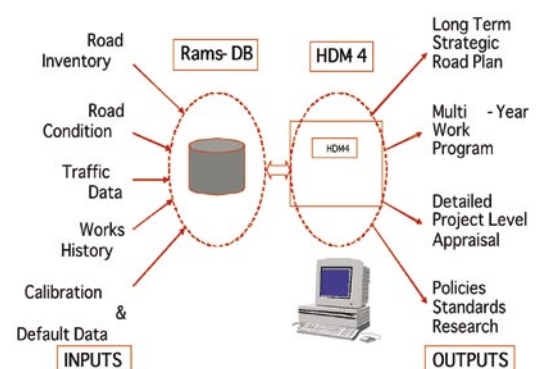


- Menyimpan dan menyusun data mengikut jenis data seperti:

- Inventori Jalan
- Keadaan permukaan jalan
- Struktur pavemen
- Trafik
- Saliran dan longkang



HDM-4 Versi 1.3



Hubungan antara RAMS dan HDM-4

# RAMS/HDM-4)

oleh **Unit Kejuruteraan Pemulihan Jalan**

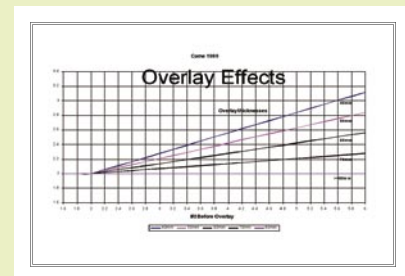
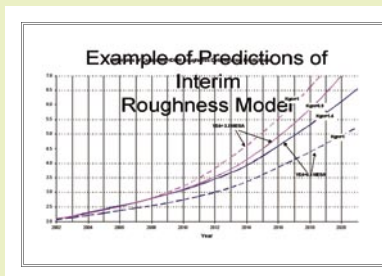
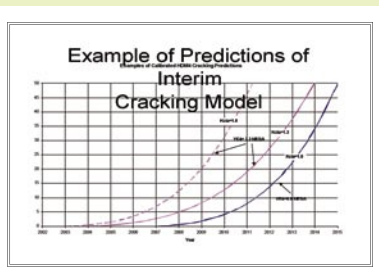
Bagi memastikan data yang dianalisis akan menghasilkan output yang tepat, konfigurasi dan penyesuaian di dalam HDM-4 telah dibuat. Penyesuaian di dalam HDM-4 dibuat ke atas parameter-parameter berikut:

- Corak aliran trafik
- Jenis speed flow
- Kedaaan cuaca
- Aggregate table
  - Isipadu trafik
  - Kelas jalan
  - Geometri jalan
  - Kualiti pembinaan
  - Kekuatan struktur jalan
  - Kualiti permukaan jalan (riding quality)
  - Kedaaan permukaan jalan
  - Tekstur permukaan jalan
- Kalibrasi model kerosakan (Roughness dan Cracking) dan model kesan rawatan.

- Jenis kerja-kerja penyenggaraan dan kos untuk setiap kerja tersebut.
- Kalibrasi kesan pengguna jalan raya, maklumat jenis kenderaan yang digunakan dan kos penyenggaraan kenderaan.

Analisis yang dilaksanakan di dalam HDM-4 menggunakan 3 petunjuk utama iaitu International Roughness Index (IRI), Cracking dan Rutting di mana petunjuk-petunjuk tersebut disenaraikan mengikut tahap-tahap tertentu untuk setiap jenis rawatan yang dicadangkan.

Sistem ini menggunakan pendekatan analisis dari segi ekonomi yang mengutamakan faedah kepada pengguna jalan raya. Kriteria utama pemilihan di dalam perisian HDM-4 yang digunakan adalah keadaan semasa jalan dan isipadu trafik yang melalui laluan tersebut. Oleh itu, jalan yang mengalami kerosakan dan mempunyai isipadu trafik yang tinggi akan menjadi lokasi yang perlu disenggara terlebih dahulu berbanding lokasi yang lain. Analisis dilakukan untuk tempoh 15 tahun di mana lokasi yang memberi nilai faedah yang paling tinggi (Net Present Value/Capital) akan disenaraikan sebagai lokasi yang utama untuk kerja-kerja penyenggaraan.



| State | Route/Section/Direction    | Length (KM) | AADT  | Work Description | NPV/CAP | Estimated Construction Cost (RM Million) |
|-------|----------------------------|-------------|-------|------------------|---------|--|
| Johor | 0017 : 13.50 - 14.00 ; 3   | 0.5         | 86401 | M70P70@4.5IRIH   | 76.797  | 0.21                                     |
| Johor | 0017 : 14.00 - 14.50 ; 3   | 0.5         | 86401 | M70P70@4.5IRIH   | 68.911  | 0.24                                     |
| Johor | 0017 : 27.00 - 27.60 ; 2   | 0.6         | 86401 | M50P50@3.5IRIH   | 65.292  | 0.18                                     |
| Johor | 0017 : 21.00 - 21.50 ; 2   | 0.5         | 86401 | M50P50@3.5IRIH   | 64.484  | 0.16                                     |
| Johor | 0017 : 13.00 - 13.50 ; 3   | 0.5         | 86401 | M70P70@4.5IRIH   | 60.626  | 0.23                                     |
| Trg   | 0014 : 43.00 - 43.50 ; 1   | 0.5         | 32825 | M70P70@4.5IRIH   | 58.552  | 0.21                                     |
| Trg   | 0014 : 29.00 - 29.50 ; 1   | 0.5         | 32825 | M70P70@4.5IRIH   | 57.618  | 0.22                                     |
| N9    | 0053 : 33.50 - 33.80 ; 1   | 0.3         | 67703 | M70P70@4.5IRIH   | 57.069  | 0.12                                     |
| Johor | 0017 : 14.50 - 15.00 ; 3   | 0.5         | 86401 | OL50@3.0IRIH     | 56.410  | 0.13                                     |
| Trg   | 0014 : 29.50 - 30.00 ; 1   | 0.5         | 32825 | M70P70@4.5IRIH   | 56.306  | 0.22                                     |
| Johor | 0017 : 16.50 - 17.00 ; 2   | 0.5         | 86401 | M50P50@3.5IRIH   | 56.183  | 0.15                                     |
| Trg   | 0014 : 36.00 - 36.50 ; 1   | 0.5         | 32825 | M50P50@3.5IRIH   | 54.046  | 0.15                                     |
| Trg   | 0014 : 28.00 - 29.00 ; 1   | 1.0         | 32825 | M50P50@3.5IRIH   | 52.938  | 0.30                                     |
| Perak | 0001 : 601.00 - 601.10 ; 2 | 0.1         | 81870 | M50P50@3.5IRIH   | 52.500  | 0.02                                     |
| Trg   | 0014 : 48.00 - 48.50 ; 1   | 0.5         | 32825 | OL50@3.0IRIH     | 51.979  | 0.11                                     |
| Johor | 0017 : 11.00 - 12.00 ; 3   | 1.0         | 86401 | OL50@3.0IRIH     | 51.976  | 0.25                                     |
| Johor | 0017 : 12.00 - 12.50 ; 3   | 0.5         | 86401 | OL50@3.0IRIH     | 51.869  | 0.12                                     |
| Johor | 0017 : 24.50 - 25.00 ; 2   | 0.5         | 86401 | OL50@3.0IRIH     | 51.250  | 0.12                                     |
| Johor | 0017 : 12.50 - 13.00 ; 2   | 0.5         | 72084 | M70P70@4.5IRIH   | 50.184  | 0.23                                     |
| N9    | 0053 : 5.50 - 6.00 ; 2     | 0.5         | 73558 | M50P50@3.5IRIH   | 49.579  | 0.14                                     |

| State    | Route/Section/Direction    | Length (KM) | AADT  | Work Description | NPV/CAP | Estimated Construction Cost (RM Million) |
|----------|----------------------------|-------------|-------|------------------|---------|--|
| Kelantan | 0206 : 3.00 - 3.50 ; 1     | 0.5         | 51440 | M50P50@3.5IRIH   | 49.162  | 0.12                                     |
| Trg      | 0014 : 31.50 - 32.00 ; 1   | 0.5         | 32825 | M50P50@15ACAH    | 49.125  | 0.14                                     |
| Johor    | 0017 : 18.50 - 19.00 ; 3   | 0.5         | 86401 | M50P50@20ACAH    | 49.084  | 0.16                                     |
| Johor    | 0050 : 86.00 - 86.50 ; 1   | 0.5         | 64562 | OL50@3.0IRIH     | 48.970  | 0.11                                     |
| Johor    | 0017 : 19.50 - 21.00 ; 2   | 1.5         | 86401 | OL50@3.0IRIH     | 48.536  | 0.36                                     |
| Johor    | 0050 : 59.50 - 60.00 ; 1   | 0.5         | 64562 | M50P50@3.5IRIH   | 48.348  | 0.16                                     |
| Kelantan | 0206 : 1.00 - 2.50 ; 1     | 1.5         | 51440 | M50P50@3.5IRIH   | 47.931  | 0.37                                     |
| Johor    | 0003 : 67.90 - 68.00 ; 1   | 0.1         | 66851 | M70P70@4.5IRIH   | 47.873  | 0.04                                     |
| Johor    | 0017 : 18.00 - 19.00 ; 2   | 1.0         | 86401 | OL50@3.0IRIH     | 47.773  | 0.24                                     |
| Johor    | 0017 : 7.00 - 7.50 ; 2     | 0.5         | 72084 | M50P50@3.5IRIH   | 46.873  | 0.15                                     |
| Johor    | 0017 : 12.00 - 12.50 ; 2   | 0.5         | 72084 | M70P70@4.5IRIH   | 45.986  | 0.21                                     |
| Trg      | 0014 : 32.50 - 33.00 ; 1   | 0.5         | 32825 | OL50@10ACAH      | 45.950  | 0.12                                     |
| N9       | 0005 : 292.50 - 293.00 ; 1 | 0.5         | 65657 | M70P70@4.5IRIH   | 45.197  | 0.22                                     |
| Trg      | 0014 : 31.00 - 31.50 ; 1   | 0.5         | 32825 | M50P50@3.5IRIH   | 45.076  | 0.15                                     |
| Johor    | 0050 : 80.50 - 81.00 ; 1   | 0.5         | 64562 | OL50@3.0IRIH     | 45.016  | 0.11                                     |
| Pahang   | 0002 : 382.00 - 382.10 ; 1 | 0.1         | 70134 | M70P70@4.5IRIH   | 44.803  | 0.05                                     |
| Trg      | 0014 : 38.50 - 39.00 ; 1   | 0.5         | 32825 | M50P50@20ACAH    | 43.876  | 0.15                                     |
| Johor    | 0017 : 17.00 - 17.50 ; 3   | 0.5         | 86401 | M50P50@3.5IRIH   | 43.839  | 0.15                                     |
| Johor    | 0050 : 58.50 - 58.60 ; 1   | 0.1         | 64562 | M50P50@3.5IRIH   | 42.522  | 0.04                                     |
| Johor    | 0017 : 18.00 - 18.50 ; 3   | 0.5         | 86401 | OL50@10ACAH      | 42.498  | 0.12                                     |

Output dari analisis program (mengandungi negeri, laluan, nombor seksyen, isipadu trafik (AADT), jenis rawatan purata dan kos rawatan) yang dihasilkan pada 2008.



# **VISI**

## **Bahagian Senggara Fasiliti Jalan**

**“Menjadi pusat kecemerlangan senggara fasiliti jalan berteraskan kreativiti dan inovasi modal insan serta teknologi terkini”**



### **BAHAGIAN SENGGARA FASILITI JALAN**

Ibu Pejabat JKR Malaysia

Blok D, Tingkat 2, Kompleks Kerja Raya, Jalan Sultan Salahuddin, 50582 Kuala Lumpur

Tel : 03-2696 7725 Fax : 03-2694 0315

<http://www.jkr.gov.my>